Enciclopedia Ilustrada de la AVIACION

212

195 PTAS.
(IVA Incluido)



Misiles antibuque ■ Boeing B-47 Stratojet
Escuadrones de la RAF ■ Líneas Aéreas: Eastern Air Lines

Editorial Delta, S.A.

Poder aéreo hoy

Misiles antibuque

La amplia gama de misiles antibuque modernos tiene como cometido obvio impedir que las unidades navales contrarias lleven a término la misión que tienen asignada. Pero, además, se ha convertido en la herramienta con la que las naciones menores pueden desafiar la supremacía de las grandes superpotencias navales.

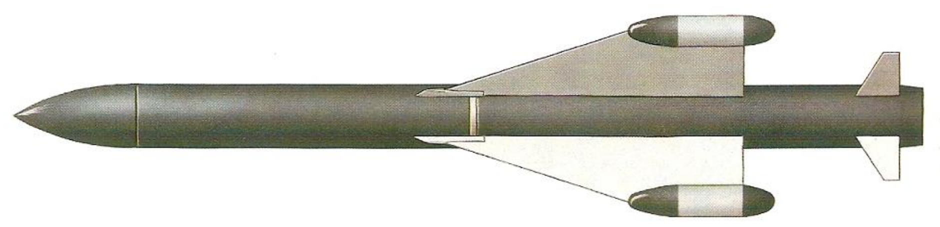
A simple vista, el misil antibuque parece una de las armas de más fácil creación. Su objetivo es enorme, construido casi enteramente en metal y totalmente reñido con las más elementales técnicas de ocultación. El movimiento de ese objetivo es lento y además sólo puede desplazarse en el plano horizontal (si exceptuamos el cabeceo y el balanceo con mar movida, que influye en su área de eco radárico pero que no basta para burlar a un misil en aproximación). Por si esto no fuera suficiente, todos los buques de guerra, en especial los de gran porte, emiten todo tipo de radiaciones electromagnéticas, de radio, de radar, infrarrojas e incluso señales ópticas. Para facilitar todavía más las cosas, usualmente no existen colinas, antenas de radio o árboles que se interpongan en la trayectora del misil cuando éste vuela a la cota más baja posible.

El único problema real del misil es que las unidades de superficie modernas son, o se están convirtiendo en, las mayores concentraciones de potencia de fuego antiaéreo del mundo. Ello sucedía ya hace 40 años, pero (lo que son las cosas) la adición de unos pocos misiles superficie-aire (MSA), cuya baja cadencia de tiro difícilmente era capaz de detener por sí sola un ataque aéreo masivo, corrió paralela con la virtual eliminación de la artillería antiaérea ligera, necesaria también para la defensa contra aviones y misiles. El momento más bajo lo alcanzaron los buques británicos en 1982, en que se encontraron virtualmente sin defensas contra los aviones a distancias cortas.

Otro problema menor es que los grandes buques de guerra son enemigos correosos, diseñados especialmente para sobrevivir a los ataques más poderosos. Los primeros misiles antibuque se basaban en grandes bombas, a veces con ojivas perforantes y con espoletas pensadas para que detonaran la carga explosiva en el interior del buque enemigo. Hoy día, los especialistas en guerra naval distinguen entre tres tipos de ataques, o resultados de ataques; se trata sin embargo de conceptos algo vagos, que dependen del tipo de buque y de misil. El tipo de ataque más obvio e interesante es el que supone el hundimiento del objetivo. A efectos prácticos, se consigue el mismo resultado si el objetivo queda reducido a un pecio flotante; para lograr eso con un buque de gran desplazamiento, se precisan ojivas de combate nucleares o bien convencionales extremadamente potentes (de 1 000 kg o más). El segundo tipo de resultado es la inmovilización del objetivo, es decir, que éste quede al pairo pero que todavía sea capaz de utilizar todo o parte de su armamento. El tercer resultado es la anulación de armas y sensores; en este caso, el objetivo queda a flote y con capacidad de desplazarse y maniobrar

El Aérospatiale Exocet es posiblemente el modelo más conocido de la nueva generación de misiles antibuque. En la fotografía, un Super Puma armado con un par de Exocet ilustra la combinación helicóptero-misil con la que los iraquíes han compensado el empleo que Irán hace de sus Super Frelon (foto Aérospatiale).





Sustituto del Nord AS.12 en los arsenales de la Armada francesa, el AS.15TT es un misil de propergol sólido lanzado desde helicóptero en cuya financiación ha participado Arabia Saudí. Su alcance efectivo es de 16 km.



Diseñado como misil lanzable desde helicóptero de nueva generación, idóneo contra objetivos de superficie de poco porte y elevada agilidad, el BAe Sea Skua equipa a los helicópteros Westland Lynx de la Royal Navy británica, que pueden llevar hasta cuatro ejemplares. Su éxito en la guerra de las Malvinas augura un prometedor futuro (foto Bob Munro).

pero no puede emplear sus armas, sensores (radares principales) y/o queda con la central de mando neutralizada.

Es evidente que un arma que no tenga la suficiente potencia para provocar esos daños en una unidad de gran porte, como un crucero polivalente o una fragata lanzamisiles, puede bastar para causar la destrucción total instantánea de un buque más ligero, como un patrullero o similares. También es obvio que un misil que pueda alcanzar sin dificultad a una unidad pesada puede fallar totalmente al ser empleado contra un buque sutil, debido tanto a la mayor velocidad y agilidad del segundo como a que sus bordas y superestructuras son tan bajas que el misil puede llegar a sobrevolarlas sin tan siquiera rozarlas. Los misiles antiaéreos cuentan invariablemente con espoletas de proximidad que detonan la carga explosiva en el punto más cercano posible al objetivo. Sin embargo, las espoletas de los misiles antibuque son de tipos especiales de impacto, capaces de accionarse incluso al colisionar con fuertes ángulos de incidencia y equipadas con sistemas de retardo que dan tiempo a que penetre la ojiva de combate. Si el misil falla, la carga explosiva no detona.

Por razones obvias de tipo económico y de estandarización de equipo, es deseable que en la medida de lo posible se emplee un diseño básico de misil antibuque que pueda ser utilizado desde el mayor número de plataformas de lanzamiento. El francés Aérospatiale Exocet, por ejemplo, se fabrica en diferentes versiones para que pueda ser lanzado desde aviones, helicópteros, unidades de superficie, submarinos y emplazamientos en tierra. Existen también versiones de lanzamiento aéreo y de superficie de otros muchos misiles; las primeras no necesitan ir equipadas con los cohetes aceleradores de corto tiempo de encendido necesarios para lanzar las segundas.

Por supuesto, si se quieren evitar los MSA empleados por los buques de superficie contrarios es aconsejable lanzar los misiles antibuque desde la mayor distancia posible. Si el avión lanzador quiere ver el objetivo desde gran distancia debe volar alto, lo que le hace vulnerable a las defensas aéreas de la flota enemiga. La ventaja del avión atacante es que presenta una imagen de radar mucho más pequeña que el buque; además, una concentración de barcos o uno de ellos aislado puede ser atacado por diversos aviones desde todos los puntos cardinales. Evidentemente, la distancia de seguridad en un ataque con misiles de largo alcance depende por entero de las características del objetivo.

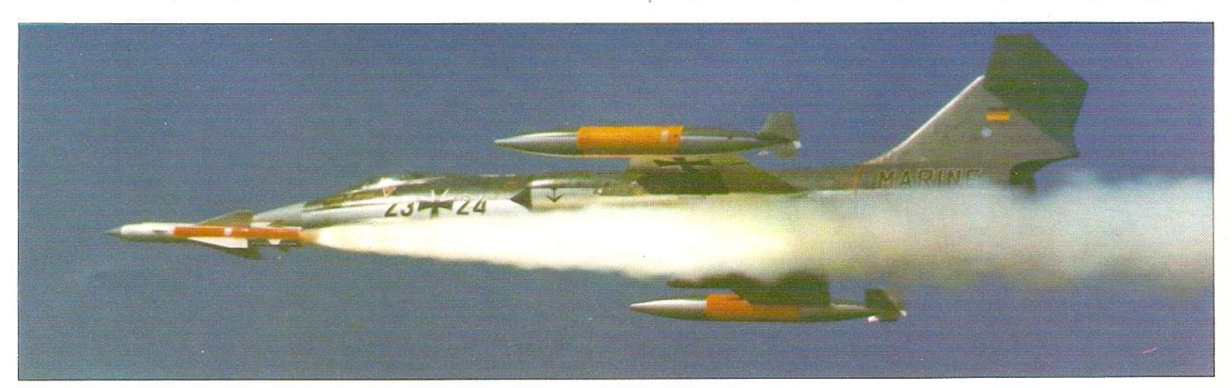
Las unidades menores pueden ser atacadas dentro del alcance visual, si bien el desarrollo de sistemas MSA ligeros y portátiles impiden que esa distancia de ataque nunca sea inferior a los 12 km. Muchos de los misiles antibuque de primera generación eran de seguimiento óptico y filoguiados, y algunos (como el Aérospatiale AS.12) eran desarrollos de armas contracarro de corto alcance. Estos misiles están actualmente superados debido a que sólo pueden ser empleados en condiciones diurnas con buena visibilidad y a que obligan al avión lanzador a pasar un minuto o más dentro del alcance de las defensas del objetivo. Sus sustitutos fueron las armas todotiempo guiadas por radio, como el francés AS.15TT (con el alcance de 16 km) y el British Aerospace Sea Skua, cuyo alcance es de 20 km. Aunque no es uno de los modelos más conocidos, el Sea Skua fue puesto en acción en el Atlántico Sur en 1982, antes de que fuese declarado totalmente operacional, y consiguió una relación de efectividad de ocho impactos de ocho lanzamientos, todo ellos en mitad de una condiciones meteorológicas atroces.

Misiles rozaolas

El Sea Skua pertenece a una segunda generación de armas que descienden automáticamente a la altura de las olas a fin de que su detección y posible destrucción sea mucho más difícil. Denominados «rozaolas» y a veces equipados con un sistema de guía programado que hace que, cuando se halla cerca del objetivo, efectúe una pronunciada trepada y se precipite sobre el blanco desde arriba. Ello supone que deba atravesar blindajes más delgados que si alcanzase el buque por las bandas, más protegidas; como esa maniobra de ascender y picar sólo le lleva unos 4 o 5 segundos, prácticamente no hay tiempo para que las defensas del buque puedan reaccionar. Los misiles que mantienen una trayectoria de aproximación extremadamente baja hasta el propio impacto están equipados, sin excepción, con ojivas perforantes.

No existe ninguna solución fácil al problema de cómo propulsar de la mejor forma un misil rozaolas de largo alcance. El Exocet ha sido ampliamente exportado a países que han

Diseñado específicamente para operar entre las islas de la costa del Báltico, que normalmente ofrecen a los buques de superficie una buena cobertura radárica, el MBB Kormoran tiene un tiempo de encendido de 101 segundos y su cabeza de combate de 56 kg cuenta con un sistema de retardo (foto MBB).





Los Buccaneer de la RAF dedicados a la interdicción naval están equipados con dos versiones del misil Martel. En esta fotografía aparecen ambas: el misil de la izquierda es un AS.37 antirradiación, mientras que del soporte interno pende un AJ.168, que se guía visualmente hacia el objetivo por medio de una cámara de televisión montada en la proa y por un enlace de datos (foto British Aerospace).

confiado en la afirmación de Aérospatiale de que la mejor respuesta es un motor cohete. En efecto, esta compañía francesa ha insistido mucho en que el motor cohete ofrece una fiabilidad mucho mayor, es más compacto, tiene un tiempo de reacción menor y cuenta con otras muchas ventajas con respecto a los motores que necesitan del aire para su funcionamiento. Pero quizá el mejor argumento para refutar estas aseveraciones de la compañía es que ella misma ha elegido un estatorreactor para el sustituto del Exocet, el ANS (Anti-Navire Supersonique), desarrollado con la colaboración de la firma alemana occidental MBB. Desde luego, los cohetes son empleados en misiles de corto alcance como el alemán Kormoran, el noruego Penguin y el sueco RBS 15, debido a que sobre distancias cortas el cohete sólo ofrece ventajas y a que todavía está encendido en el momento del impacto.

Para las distancias mayores se prefiere como sistema propulsivo el estatorreactor supersónico o estatocohete (es decir, un cohete que al cabo de un segundo o dos después del lanzamiento se convierte en un estatorreactor): Los estatorreactores queman oxígeno tomado de la propia atmósfera, de modo que ofrecen mayor empuje sobre distancias superiores a las de cualquier cohete de tamaño y peso comparables. Un estudio realizado en 1984 concluía que para un mismo peso al lanzamiento de 800 kg, un misil con estatocohete podía volar tres veces más lejos que uno con motor cohete, a una velocidad un 30 % superior y mantener todavía empuje propulsor en el momento del impacto. Eso último significa que el misil no pierde velocidad incluso si se ha visto obligado a realizar grandes maniobras terminales.

Pero la tecnología de los estatocohetes integrados, e incluso la de los estatorreactores de propergol líquido, tiene un empleo minoritario, pues la mayoría de los misiles antibuque de largo alcance actuales están propulsados por un turborreactor. Ello presenta inconvenientes de coste y complejidad, pero las objeciones de Aérospatiale en cuanto a su poca fiabilidad y elevado tiempo de reacción no son del todo justificadas. En el momento de confeccionar este artículo, la fiabilidad del Harpoon, del que se han entregado 3 350 unidades, es del 100 %, y, en palabras de McDonnell Douglas, su tiempo de reacción es inferior al del Exocet a pesar de que utiliza el motor a turborreacción Teledyne CAE J402. El volumen y el peso de este motor y de su combustible son inferiores a los del motor cohete Condor/Hélios del AM.39, la versión aire-superficie del Exocet, aunque sus alcances respectivos son de 120 km (que se pueden incrementar hasta los 190 km) y 50 km.

En la actualidad, los únicos misiles europeos occidentales de largo alcance y que precisan del aire son el Sea Eagle británico, el Otomat italiano y el RBS 15 sueco. Todos ellos están propulsados por pequeños turborreactores. El Otomat ha sido estudiado también en versiones de lanzamiento aéreo, pero el único misil aire-mar de la OTO-Melara en producción es el Marte Mk 2, un arma lanzable desde helicóptero equipada con motor cohete. Tiene un alcance relativamente corto de 20 km, que cubre en 1 minuto, pero cuenta con la ventaja de ser un misil «dispara y olvídate», como se explicará más adelante. El Sea Eagle y el RBS 15 son armas más pesadas y también de mayor «pegada», y ambos están propulsados por versiones del turborreactor francés Microturbo TRI 60, perteneciente a la categoría de los 360 kg de empuje. Estos dos misiles pesan en torno a los 590 kg, tienen una ojiva de combate de 200 kg y un alcance próximo a los 75 km (100 km en el caso del Sea Eagle), que cubren a una velocidad cercana a la del sonido. El único inconveniente de los turborreactores es que las tomas de aire, que deben estar orientadas hacia proa, incrementan el área de eco radárico, si bien en el caso del Harpoon esa toma no se proyecta más allá del perfil tubular de su fuselaje y no perjudica casi nada las características «furtivas» del misil. En cualquier caso, un misil en aproximación es uno de los objetos más difícilmente detectables por los radares.

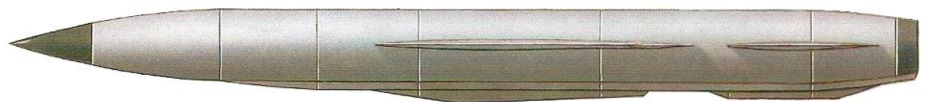
De momento hemos hablado poco de los sistemas de guía, salvo los referentes a las armas de corto alcance. Por supuesto, son preferibles aquellos sistemas de guía pasivos por los que el misil se dirige hacia el objetivo siguiendo las propias emisiones de éste. Un misil de este tipo no necesita emitir, de modo que resulta más difícil de detectar. Muy pocos ingenios (uno de ellos es el Sea Skua) emplean la guía semiactiva, en la que el objetivo es «iluminado» por el radar del avión lanzador y el misil se guía por las reflexiones despedidas por el objetivo. De este modo, si bien el buque objetivo puede saber que es objeto del interés de un radar hostil, no puede utilizar ese dato para detectar el misil que se le aproxima. El Sea Skua es el primer ejemplo de la nueva generación de misiles de búsqueda automática y no emisores lanzados desde helicópteros.

Los únicos misiles occidentales pasivos de búsqueda infrarroja son el AGM-65F Maverick (que requiere ser guiado desde el avión lanzador) y el totalmente autónomo Konsberg Penguin III noruego.

El método de guía más común es el radar activo, si bien éste advierte al objetivo sobre su aproximación y le informa sobre la dirección de ésta. En el ataque al HMS *Sheffield* el 4 de mayo de 1982, este buque, pese a que se encontraba en misión de descubierta antiaérea, parece que tenía su radar y sus sistemas de detección ESM (medidas de apoyo electrónico) desconectados. No advirtió que era repetidamente iluminado por los radares de los

Concebido como un arma relativamente simple y de bajo riesgo técnico, el McDonnell Douglas Harpoon será la espina dorsal del arsenal de misiles antibuque de la US Navy hasta finales de siglo. Su alcance práctico es de 120 km (foto US Navy).





Desplegado en 1965 a bordo de los Tupolev Tu-22 «Blinder-B», el AS-4 «Kitchen» está propulsado por un motor cohete monofase de propergol líquido. Está disponible con cabezas convencionales y atómicas.

aviones hostiles y después por el del Exocet, que le alcanzó a media eslora. Si bien la ojiva no explosionó, el impacto y el fuego que se originó bastaron para destruir ese buque.

Guía por radar activo

Todos los misiles de largo alcance mencionados llevan una cabeza buscadora por radar activo, usualmente con una pequeña antena planar que barre a izquierda y derecha. Muchos de esos radares de misiles son de impulsos o de impulsos Doppler y trabajan en las bandas de frecuencias I o J; casi todos los más recientes cuentan con agilidad de frecuencia u otras técnicas para burlar las contramedidas electrónicas del objetivo. Desde luego, su trayectoria puede ser perturbada por otros medios, como los lanzadores de *chaff*; éstos crean nubes de tiras metálicas reflectoras de radar a unos 200 m del buque en un tiempo de unos 2 segundos. Las nubes de *chaff* pueden crear un objetivo más apetecible para el misil que el propio buque, especialmente si se emplean las técnicas más modernas en este campo. Pero debe tenerse en cuenta que desviar un misil puede suponer enviarlo contra otro buque. El 25 de mayo de 1982, la Armada argentina lanzó dos Super Etendard contra la flota británica y esos aviones dispararon sendos misiles Exocet. Esta vez los barcos británicos estaban alerta y desviaron los misiles, pero éstos localizaron inmediatamente un objetivo mucho mayor, el carguero comercial *Atlantic Conveyor*, que no llevaba sistemas defensivos y fue alcanzado por ambos Exocet.

No se sabe mucho sobre los misiles antibuque de la URSS, a excepción de que son enormes. Desde hace años se cree que estos misiles no han sido diseñados para conseguir la inmovilización de los buques enemigos o la anulación de sus sistemas de armas o electrónicos, sino que con ellos se espera lograr una explosión de tal magnitud que no quede nada del objetivo.

El primer tipo identificado, al que la OTAN denominó AS-1 «Kennel», era un diseño de MiG y, en efecto, parecía una versión en miniatura del MiG-17 de caza nocturna, con un radomo de proa situado sobre la toma de aire del motor. Su alcance real duplicaba los 80 km que se decía en Occidente que alcanzaba, especialmente si era lanzado desde un Tupolev Tu-16 «Badger-B» volando a alta cota, pero no era un arma muy eficaz. A continuación apareció el AS-2 «Kipper», del que el «Badger-C» podía llevar un único ejemplar en su suporte ventral (ello le impidió llevar otras armas a principios de los años sesenta, pero los 200 aviones supervivientes de este tipo transportan actualmente dos misiles de otros modelos bajo las alas). El AS-2, que se cree que todavía está en servicio, es un enorme misil de 10 m de longitud, que pesa 4 200 kg y que puede llevar una ojiva de 1 000 kg a una distancia próxima a los 240 kilómetros a velocidades supersónicas.

El mayor de todos ellos, el AS-3 «Kangaroo» sólo es utilizado por los aviones de ataque marítimo estratégico Tupolev «Bear-B» o «Bear-G». El AS-3 mide 15 m de longitud, tiene alas en flecha de 9 m de envergadura y pesa por lo menos 8 000 kg, aunque hay quien cree que su peso real es de 11 000 kg. Propulsado por un turborreactor integral, el AS-3 puede cubrir 650 km llevando una carga explosiva convencional de 2 300 kg o una nuclear de 800 kilotones. Ambas pueden eliminar cualquier buque de superficie. Este monstruoso misil está siendo remplazado por el AS-4 «Kitchen», menor pero más efectivo, con una longitud de 11 m, un peso al lanzamiento de unos 6 000 kg y un alcance de 460 km a Mach 2, con propulsión por cohete interno. El AS-4 puede llevar una carga de 1 000 kg de alto explosivo; sin embargo, parece que la mayoría de ellos utilizan ojivas nucleares, cuyos 350 kilotones pueden también desintegrar cualquier buque de guerra. El AS-5 «Kelt», un misil cohete subsónico de 3 500 kg de peso total, fue utilizado por Egipto contra objetivos terrestres pero tiene también capacidad antibuque, con un gran radar en la proa. Se cree que usualmente lleva una ojiva de alto explosivo y, en su forma original, aparecía bajo las alas de los «Badger-G». Sin embargo, la mayoría de los aviones de este tipo son de la versión modificada «G-Mod», equipados para lanzar dos AS-6 «Kingfish». Con un peso de 5 000 kg, el AS-6 es algo menor que el AS-4 pero puede volar a más de Mach 3 y tiene un alcance de 560 km, dependiendo de la altitud de lanzamiento y de la trayectoria elegida. Su ojiva más usual es de tipo nuclear, de unos 350 kilotones. Actualmente en producción, el Tu-142 «Bear-H» puede llevar varios ejemplares de un nuevo misil de crucero, el AS-X-15, cuyo alcance máximo es de unos 3 000 km.



El AS-6 «Kingfish», modelo complementario del AS-4, aparece en esta fotografía bajo el soporte de babor de un Tu-16. Su cabeza puede ser nuclear o de una tonelada de alto explosivo, y los expertos consideran que puede ser lanzado desde gran altura y aproximarse a su objetivo mediante un pronunciado picado.

Destinado a equipar dos escuadrones de Blackburn Buccaneer de interdicción naval, además de a los BAe Nimrod y Sea Harrier de la Royal Navy, el Sea Eagle consiste básicamente en el fuselaje del Martel unido a una toma de aire ventral para su planta motriz a turborreacción. Su guía inicial depende de un piloto automático integrado (foto British Aerospace).



Boeing B-47 Stratojet

Primer bombardero a reacción y con las alas en flecha, el B-47 permitió que la aviación militar estadounidense de posguerra diese un importante paso adelante, tanto en el campo cualitativo como en el de la capacidad operacional. Además, el Stratojet es aún para muchos uno de los aviones más elegantes de todos los tiempos.

El 17 de diciembre de 1947 tuvo lugar un vuelo que revolucionó la aviación de bombardeo: el Boeing XB-47 surcó el aire por primera vez. Sus alas en flecha positiva, con sus seis motores alojados en contenedores debajo de ellas, y su estilizado fuselaje le convertían en el primer diseño realmente perteneciente a la nueva era del reactor. Además de ello, su elevada velocidad fue una llamada de atención a las compañías fabricantes de aviones de caza, ya que el XB-47 era capaz de dejar atrás a la mayoría de los aviones de caza aparecidos hasta entonces.

La recién establecida US Air Force puso todas sus expectativas en el nuevo modelo y encargó la construcción de dos prototipos. Este bombardero estaba propulsado originalmente por seis motores General Electric J35, cuyo empuje unitario era de 1 700 kg. Su ala, aflechada a 35º, era muy delgada, lo que, unido a su extraordinario alargamiento de 11, le daba una excelente eficiencia aerodinámica. Sin embargo, esa falta de espesor alar supuso que fuese imposible alojar el tren de aterrizaje o depósitos de carburante en los planos. La solución final para el problema del tren de aterrizaje fue adoptar aterrizadores principales en tándem. En efecto, un aterrizador principal de dos ruedas se instaló por delante de la bodega de armas y el segundo inmediatamente a popa de la misma. A fin de conseguir la necesaria estabilidad lateral en tierra, en las góndolas motrices internas se montaron delgados aterrizadores auxiliares de equilibrio. A proa y popa de la bodega de armas se dejó espacio para cuatro grandes depósitos de combustible.

Este avión llevaba normalmente tres tripulantes a bordo: un piloto y un copiloto acomodados en una cabina parecida a la de un caza, y además un navegante y bombardero alojado por el contrario en un compartimiento de proa.

La US Air Force ordenó la puesta en producción del modelo en setiembre de 1948. Los diez primeros B-47A no fueron de hecho ejemplares operacionales, pues se emplearon como máquinas de desarrollo e instrucción. El primer B-47A voló el 25 de junio de 1950. Ya en los B-47A se produjo un primer cambio de planta motriz: los motores J35, que sólo se utilizaron en el primer prototi-

En esta fotografía de una formación de seis B-47E se aprecian con claridad la característica disposición de los motores en góndolas subalares, los prominentes y bulbosos depósitos auxiliares de carburante y las estilizadas líneas del fuselaje del Stratojet (foto US Air Force).





Tras ser empleados por el MAE, algunos Stratojet fueron convertidos a la configuración TB-47B y utilizados en la instrucción de tripulaciones por la 3520.ª Ala de Entrenamiento de Vuelo, que tenía su base en McConnell, Kansas.

Posiblemente el más vistoso de los más de 2 000 Stratojet construidos, este WB-47B fue utilizado durante varios años por el 55.° Squadron de Reconocimiento Meteorológico. Más tarde se le unirían treinta WB-47E en las filas del Mando de Transporte Aéreo Militar.

po, fueron sustituidos por los General Electric J47, con un empuje unitario de 2 360 kg.

El primer modelo de combate fue en realidad el B-47B. Este avión estaba equipado con seis motores J47-23 de tipo mejorado. Su sección de proa en Plexiglas había desaparecido, el tamaño de la bodega de armas se había reducido y, a fin de mejorar el lento desarrollo de la potencia de los reactores, esta variante fue equipada con unidades JATO de 450 kg de empuje. El armamento defensivo constaba de dos ametralladoras de 12,7 mm en la cola, enteramente controladas por radar.

Producción en serie

El B-47 Stratojet se convirtió rápidamente en la espina dorsal del Mando Aéreo Estratégico (MAE) de la USAF, pues cuando se cerraron las cadenas de montaje se había producido un total de 2 289 ejemplares. El volumen de los pedidos fue tal que la factoría de Boeing en Wichita (Kansas) no pudo hacerles frente en su totalidad. Mientras que los aviones construidos en Wichita se conocieron por la denominación B-47-BW, los producidos por Lockheed en sus instalaciones de Marietta (Georgia) fueron los B-47-LM y los fabricados por Douglas en su factoría de Tulsa (Oklahoma) fueron denominados B-47-DT.

Los primeros B-47B entregados al MAE fueron a parar a la 306.ª Ala de Bombardeo (AB), en la base de MacDill (Florida) el 23 de octubre de 1951. Cuando cesó la producción del modelo, el B-47 había equipado a 36 alas del MAE, un ala del Mando de Transporte Aéreo Militar (MTAM) y varias unidades menores de la USAF. Cada una de esas alas contaba con 45 aviones. En febrero de 1953 la 306.ª AB tomó parte en sus primeras maniobras operacionales con el nuevo tipo. Durante ese mismo mes, el B-47B protagonizó el primer despliegue del MAE en Gran Bretaña. Concentrados en la base aérea de Limestone (Maine), los B-47 se dirigieron en vuelo a la de RAF Fairford, en Inglaterra. Antes de que ese primer despliegue se hubiese completado, el tiempo de vuelo prestablecido había sido mejorado en nueve ocasiones. El mejor tiempo registrado fue de 5 horas 22 minutos entre Limestone y Fairford, con una media de 925 km/h.

En 1953 se unió al MAE una nueva variante, la B-47E, que res-



Uno de los dos B-47B modificados como bancadas de prueba para el turbohélice Wright YT49-W-1, el avión numerado 12103 fue redesignado XB-47D y participó en una amplia serie de evaluaciones a mediados de los años cincuenta. La velocidad máxima de este modelo era de 960 km/h a 4 100 m (foto US Air Force).

pecto al modelo original presentaba extensas modificaciones. Se le instalaron motores nuevos y mejorados que incrementaban el empuje motriz originario hasta los 2 720 kg y, adicionalmente, se los dotó con un sistema de inyección de agua con el que conseguían un empuje máximo de 3 270 kg durante las maniobras de despegue. Los B-47E de producción tardía eliminaron definitivamente las unidades JATO internas y recibieron 33 externas adosadas a un soporte que podía lanzarse después del despeque. En la sección de cola se instaló una torreta defensiva de tipo mejorado, en la que las dos ametralladoras originales fueron sustituidas por otros tantos cañones de 20 mm.

Por esa época, la dinastía del B-47 se enriqueció con una nueva variante, la RB-47E, que iba a tener también gran importancia. Esta versión de proa más larga fue concebida para una misión muy diferente al bombardeo: el reconocimiento fotográfico lejano.

Misiones de mayor alcance

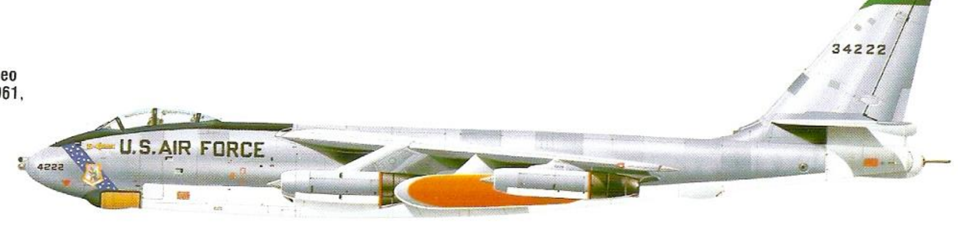
Con el tiempo se modificaron aviones B-47B y B-47E con equipos de recepción de carburante en vuelo. Por medio de aviones cisterna Boeing KC-97 y después Boeing KC-135 equipados con



El XB-47 n.° 6065, que realizó su vuelo inaugural en diciembre de 1947, fue el primero de los dos prototipos del revolucionario bombardero medio de Boeing. En la foto aparece con el paracaídas de detención desplegado, posiblemente después de su vuelo de 3 horas 46 minutos entre Washington y Maryland, en febrero de 1949.



Si bien empleó usualmente bombas nucleares de caída libre, el Stratojet llegó a ser considerado como vector del misil aire-superficie Bell GAM-63 Rascal. Este arma fue cancelada en noviembre de 1958, después de ser ampliamente probada junto a dos bombarderos modificados YDB-47E (fotos US Air Force).



Asignado a la 307.ª Ala de Bombardeo de Lincoln (Nebraska) en abril de 1961, el B-47E n.º 34222 fue uno de los últimos Stratojet construidos en la factoría de Boeing en Wichita. El carenado de proa contiene un visor periscópico de bombardeo MA-4.

pértigas de trasvase de carburante, los B-47 pudieron por fin ampliar el alcance de sus misiones. La primera puesta en práctica del reaprovisionamiento en vuelo tuvo lugar en junio de 1954, cuando tres B-47 de la 22.ª Ala de Bombardeo de la base de March (California) volaron sin escalas al aeródromo japonés de Yokota, una distancia de 10 780 km, en un tiempo de menos de 15 horas. Este periplo fue posible gracias a dos contactos con cisternas KC-97. Ello, además, supuso la primera aparición del B-47 en Extremo Oriente.

Un excepcional récord de vuelo del B-47 se produjo el 17 de noviembre de 1954. El coronel David A. Burchinal, comandante de la 43.ª Ala de Bombardeo, despegó de Sidi Slimane, en el Marruecos francés, con destino a RAF Fairford, en Inglaterra. Cuando llegó a Gran Bretaña no pudo aterrizar debido al mal tiempo y hubo de volver a Sidi Slimane. Pero una vez en Marruecos la mala climatología tampoco le permitió tomar tierra. Tras realizar nueve contactos con aviones cisterna, Burchinal se mantuvo en el aire hasta que pudo aterrizar en Fairford tras haber cubierto 34 060 km en 47 horas 35 minutos.

Una maniobra muy interesante empleada con algunos de los primeros B-47 fue el método LABS de bombardeo atómico. Tras amplias modificaciones, el ala del B-47 se adaptó a operaciones a baja cota, pues se propuso que este bombardero debería ser capaz de aproximarse a la altura de los árboles, iniciar una fuerte trepada durante la que lanzaría la bomba, continuar mediante un medio rizo y completar la maniobra Immelmann con un medio tonel superior. Ello daría al B-47 tiempo suficiente para alejarse antes de la detonación.

Otro rasgo asociado con la capacidad nuclear de este modelo fue la pintura blanca de las superficies superiores del avión. Esa pintura servía para reflejar el calor y la luz generadas por una explosión nuclear y para dar al B-47 cierto grado de protección.

La B-47B fue la primera variante del Stratojet puesta en servicio con el Mando Aéreo Estratégico en cantidades apreciables; de ella se completaron 399 unidades antes de que apareciese el B-47E. Estos B-47B estaban asignados a la 321.ª Ala de Bombardeo, que estuvo desplegada en la base de Pinecastle (Florida) en los años cincuenta (foto US Air Force).

El B-47 sirvió también como pionero en la investigación y despliegue operacional de paracaídas de deceleración y frenado. Para facilitar la detención del avión, en la parte inferior del fuselaje, por delante de las ametralladoras caudales, se hallaba el alojamiento de un paracaídas de 9,75 m de diámetro que se desplegaba cuando el avión se hallaba a pocos metros de altura de la pista, a punto de entrar en contacto con ella. En el supuesto de que fuese necesario rectificar la maniobra, ese paracaídas podía ser liberado y se disponía de forma inmediata del suficiente empuje motriz para recuperar altura y volver a intentar el proceso de aproximación.

Dos B-47 sirvieron de bancadas de pruebas en el curso de un interesante experimento preparado en 1955. En efecto, dos B-47B fueron convertidos en XB-47D, en los que los cuatro motores internos fueron eliminados y sustituidos por turbohélices Wright YT49-W-1, cuya potencia unitaria era de 9 710 hp. Esos motores fueron equipados con hélices cuatripalas turboeléctricas Curtiss, con palas muy anchas. Por entonces se trataba de los motores de hélice más potentes del mundo, si se excluye a la URSS.

Otro vuelo de récord estuvo protagonizado por un B-47 el 14 de agosto de 1957, en que un aparato de la 321.ª Ala de Bombardeo, al mando del general de brigada James V. Edmundson, realizó un vuelo sin escalas entre la base de Andersen (Guam) y la marroquí de Sidi Slimane, una distancia total de 18 400 km. Este vuelo fue posible gracias a cuatro contactos con aviones cisterna KC-97.

Un RB-47E de la 55.ª Ala de Reconocimiento Estratégico, estacionada en Forbes (Kansas), saltó a las primeras páginas de los periódicos al ser derribado por un caza soviético el 1 de julio de 1960. Dos de sus tripulantes fueron hechos prisioneros por los soviéticos y los otros cuatro se consideraron desaparecidos. La URSS dijo que el avión realizaba una misión de espionaje sobre el mar de Bering, mientras que las fuentes estadounidenses afirmaron que había sido obligado a desviarse de su ruta y derribado.

El último bombardero B-47 fue retirado por el MAE el 11 de febrero de 1966; sin embargo, fue el 29 de diciembre de 1969 que la 55.ª Ala de Reconocimiento Estratégico dio finalmente de baja el último RB-47.



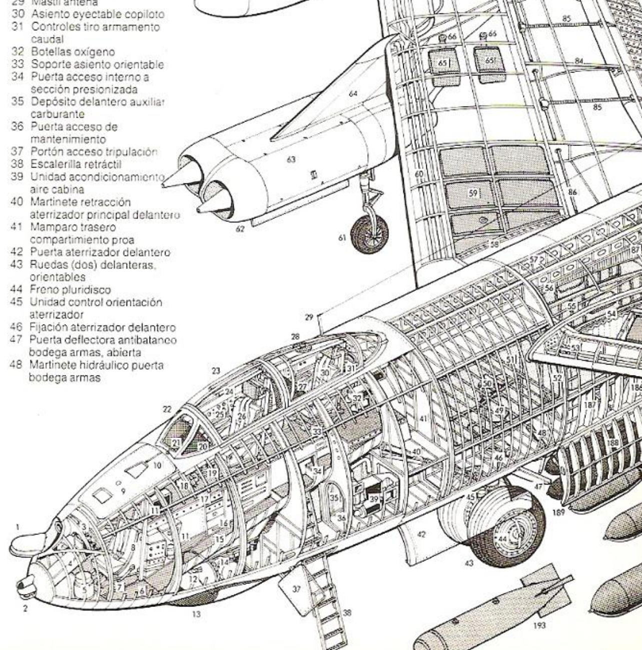
Una escena típica en una de las bases de los Stratojet del Mando Aéreo Estratégico a finales de los años cincuenta y principios de los sesenta: un soldado monta guardia junto a unos B-47E fuertemente iluminados. En su momento álgido, el Boeing Stratojet equipaba 28 alas de bombardeo de 45 aviones cada una.

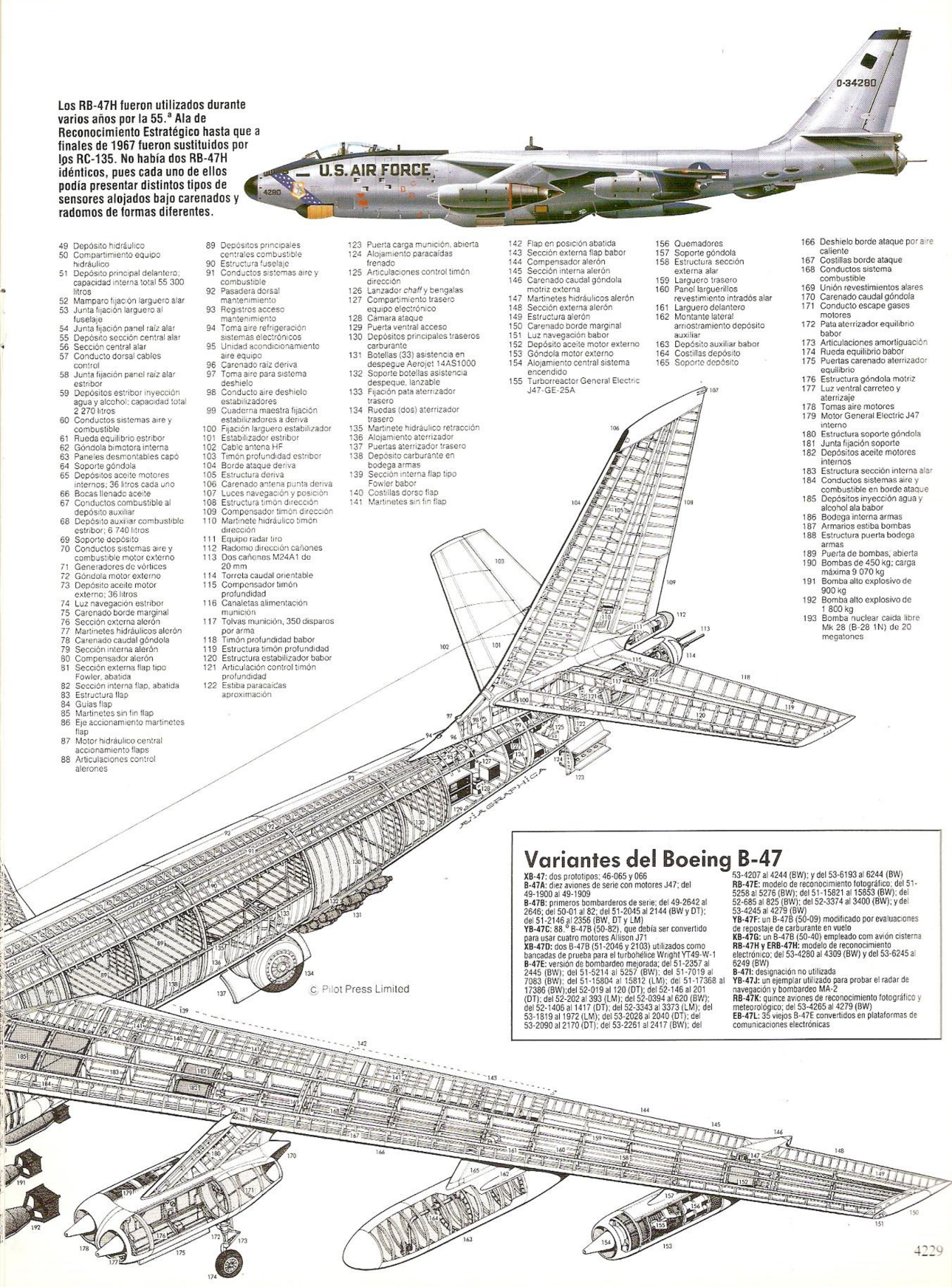


Este avión, el 171.º B-47E construido por Lockheed en el marco del programa de cooperación industrial «Brickbat», lleva el acabado usual de casi todos los Stratojet, predominantemente metálico y con las superficies inferiores blancas. Curiosamente, está desprovisto del armamento defensivo caudal.

Corte esquemático del Boeing B-47E-II Stratojet

1 Receptáculo de combustible en vuelo, abierto
2 Abertura periscopio visor bombardeo
3 Panel instrumentos navegante
4 Periscopio visor bombardeo
5 Equipo radar sistema bombardeo
6 Piso compartimiento proa
7 Panel ventral eyección
8 Asiento bombardero y navegante, eyectable hacia abajo
9 Panel superior escape compartimiento proa
10 Indicador de deriva
11 Equipo electrónico y de radio
12 Antena radar
13 Radomo ventral
14 Equipo radar bombardeo y navegación K-4A
15 Revestimiento interior compartimiento presionizado tripulación
16 Pasadera interna
17 Piso cubierta vuelo
18 Pedales timón dirección
19 Palanca mando
20 Dorso panel instrumentos
21 Limpiaparabrisas
22 Parabrisas
23 Cubierta lanzable de la cabina
24 Protectores solares cubierta
25 Consola estribor
26 Asiento eyectable piloto
27 Panel instrumentos copiloto
28 Abertura sextante
29 Mástil antena
30 Asiento eyectable copiloto
31 Controles tiro armamento caudal
32 Botellas oxígeno
33 Soporte asiento orientable
34 Puerta acceso interno a sección presionizada
35 Depósito delantero auxiliar carburante
36 Puerta acceso de mantenimiento
37 Portón acceso tripulación
38 Escalerilla retráctil
39 Unidad acondicionamiento aire cabina
40 Martinete retracción aterrizador principal delantero
41 Mamparo trasero compartimiento proa
42 Puerta aterrizador delantero
43 Ruedas (dos) delanteras, orientables
44 Freno pluridisco
45 Unidad control orientación aterrizador
46 Fijación aterrizador delantero
47 Puerta deflectora antibataneo bodega armas, abierta
48 Martinete hidráulico puerta bodega armas





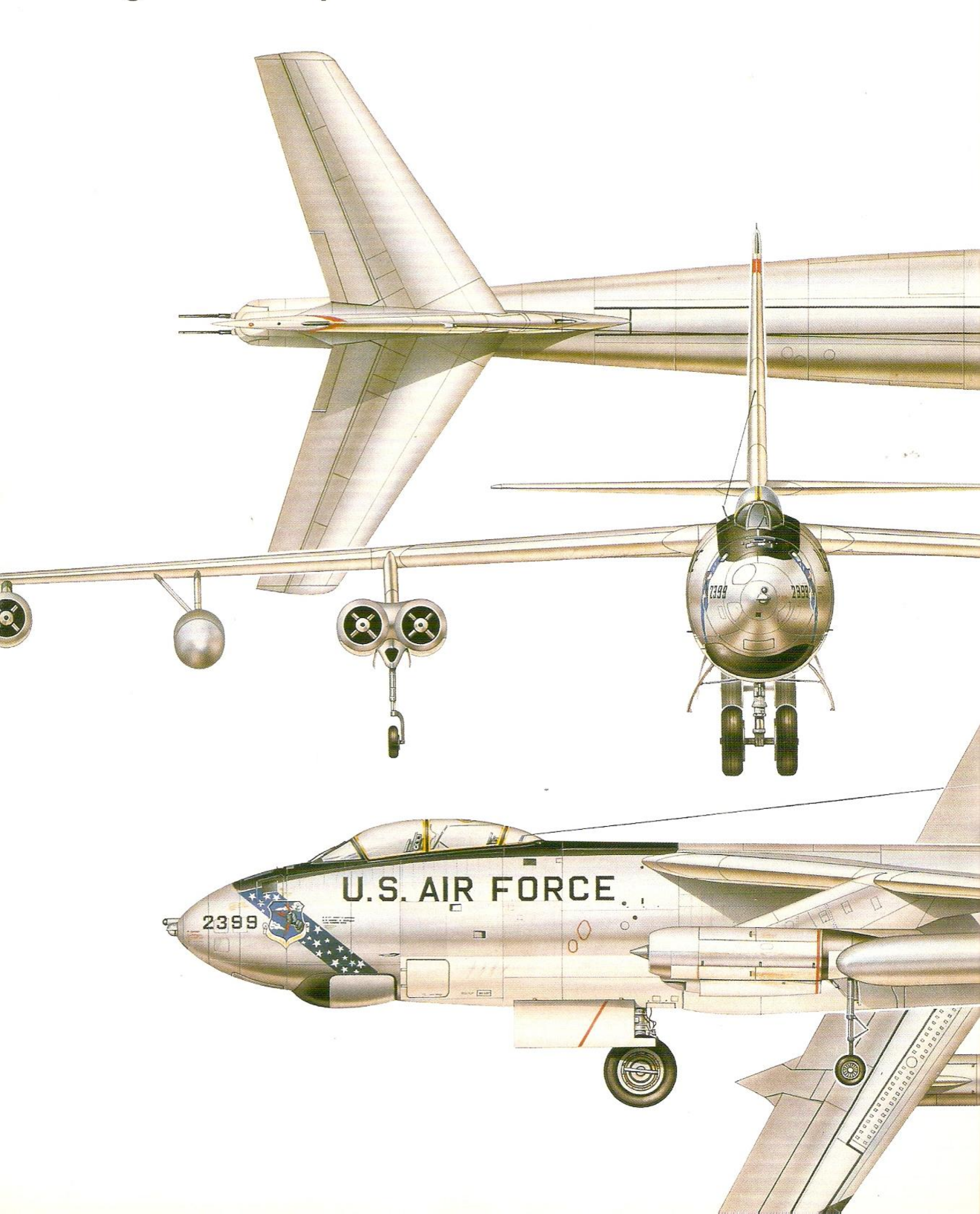
Los RB-47H fueron utilizados durante varios años por la 55.ª Ala de Reconocimiento Estratégico hasta que a finales de 1967 fueron sustituidos por los RC-135. No había dos RB-47H idénticos, pues cada uno de ellos podía presentar distintos tipos de sensores alojados bajo carenados y radomos de formas diferentes.

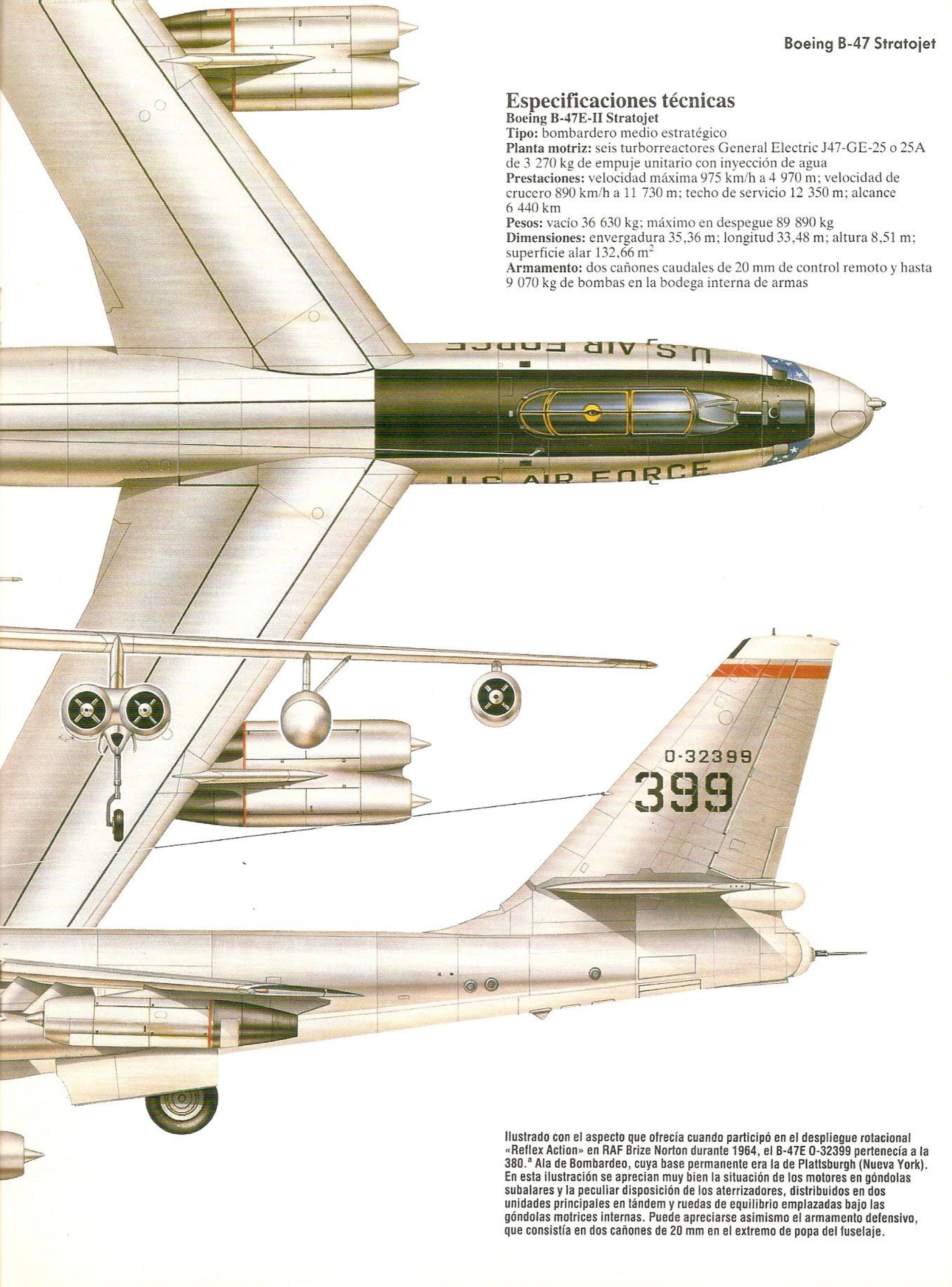
49 Depósito hidráulico
50 Compartimiento equipo hidráulico
51 Depósito principal delantero; capacidad interna total 55 300 litros
52 Mamparo fijación larguero alar
53 Junta fijación larguero al fuselaje
54 Junta fijación panel raíz alar
55 Depósito sección central alar
56 Sección central alar
57 Conducto dorsal cables control
58 Junta fijación panel raíz alar estribor
59 Depósitos estribor inyección agua y alcohol; capacidad total 2 270 litros
60 Conductos sistemas aire y combustible
61 Rueda equilibrio estribor
62 Góndola bimotora interna
63 Paneles desmontables capó
64 Soporte góndola
65 Depósitos aceite motores internos; 36 litros cada uno
66 Bocas llenado aceite
67 Conductos combustible al depósito auxiliar
68 Depósito auxiliar combustible estribor; 6 740 litros
69 Soporte depósito
70 Conductos sistemas aire y combustible motor externo
71 Generadores de vórtices
72 Góndola motor externo
73 Depósito aceite motor externo; 36 litros
74 Luz navegación estribor
75 Carenado borde marginal
76 Sección externa alerón
77 Martinetes hidráulicos alerón
78 Carenado caudal góndola
79 Sección interna alerón
80 Compensador alerón
81 Sección externa flap tipo Fowler, abatida
82 Sección interna flap, abatida
83 Estructura flap
84 Guías flap
85 Martinetes sin fin flap
86 Eje accionamiento martinetes flap
87 Motor hidráulico central accionamiento flaps
88 Articulaciones control alerones
89 Depósitos principales centrales combustible
90 Estructura fuselaje
91 Conductos sistemas aire y combustible
92 Pasadera dorsal mantenimiento
93 Registros acceso mantenimiento
94 Toma aire refrigeración sistemas electrónicos
95 Unidad acondicionamiento aire equipo
96 Carenado raíz deriva
97 Toma aire para sistema deshielo
98 Conducto aire deshielo estabilizadores
99 Cuaderna maestra fijación estabilizadores a deriva
100 Fijación larguero estabilizador
101 Estabilizador estribor
102 Cable antena HF
103 Timón profundidad estribor
104 Borde ataque deriva
105 Estructura deriva
106 Carenado antena punta deriva
107 Luces navegación y posición
108 Estructura timón dirección
109 Compensador timón dirección
110 Martinete hidráulico timón dirección
111 Equipo radar tiro
112 Radomo dirección cañones
113 Dos cañones M24A1 de 20 mm
114 Torreta caudal orientable
115 Compensador timón profundidad
116 Canaletas alimentación munición
117 Tolvas munición, 350 disparos por arma
118 Timón profundidad babor
119 Estructura timón profundidad
120 Estructura estabilizador babor
121 Articulación control timón profundidad
122 Estiba paracaídas aproximación
123 Puerta carga munición, abierta
124 Alojamiento paracaídas frenado
125 Articulaciones control timón dirección
126 Lanzador *chaff* y bengalas
127 Compartimiento trasero equipo electrónico
128 Cámara ataque
129 Puerta ventral acceso
130 Depósitos principales traseros carburante
131 Botellas (33) asistencia en despegue Aerojet 14AS1000
132 Soporte botellas asistencia despegue, lanzable
133 Fijación pata aterrizador trasero
134 Ruedas (dos) aterrizador trasero
135 Martinete hidráulico retracción
136 Alojamiento aterrizador
137 Puertas aterrizador trasero
138 Depósito carburante en bodega armas
139 Sección interna flap tipo Fowler babor
140 Costillas dorso flap
141 Martinetes sin fin flap
142 Flap en posición abatida
143 Sección externa flap babor
144 Compensador alerón
145 Sección interna alerón
146 Carenado caudal góndola motriz externa
147 Martinetes hidráulicos alerón
148 Sección externa alerón
149 Estructura alerón
150 Carenado borde marginal
151 Luz navegación babor
152 Depósito aceite motor externo
153 Góndola motor externo
154 Alojamiento central sistema encendido
155 Turborreactor General Electric J47-GE-25A
156 Quemadores
157 Soporte góndola
158 Estructura sección externa alar
159 Larguero trasero
160 Panel larguerillos revestimiento intradós alar
161 Larguero delantero
162 Montante lateral arriostramiento depósito auxiliar
163 Depósito auxiliar babor
164 Costillas depósito
165 Soporte depósito
166 Deshielo borde ataque por aire caliente
167 Costillas borde ataque
168 Conductos sistema combustible
169 Unión revestimientos alares
170 Carenado caudal góndola
171 Conducto escape gases motores
172 Pata aterrizador equilibrio babor
173 Articulaciones amortiguación
174 Rueda equilibrio babor
175 Puertas carenado aterrizador equilibrio
176 Estructura góndola motriz
177 Luz ventral carreteo y aterrizaje
178 Tomas aire motores
179 Motor General Electric J47 interno
180 Estructura soporte góndola
181 Junta fijación soporte
182 Depósitos aceite motores internos
183 Estructura sección interna alar
184 Conductos sistemas aire y combustible en borde ataque
185 Depósitos inyección agua y alcohol ala babor
186 Bodega interna armas
187 Armarios estiba bombas
188 Estructura puerta bodega armas
189 Puerta de bombas, abierta
190 Bombas de 450 kg; carga máxima 9 070 kg
191 Bomba alto explosivo de 900 kg
192 Bomba alto explosivo de 1 800 kg
193 Bomba nuclear caída libre Mk 28 (B-28 1N) de 20 megatones

Variantes del Boeing B-47

XB-47: dos prototipos; 46-065 y 066
B-47A: diez aviones de serie con motores J47; del 49-1900 al 49-1909
B-47B: primeros bombarderos de serie; del 49-2642 al 2646; del 50-01 al 82; del 51-2045 al 2144 (BW y DT); del 51-2146 al 2356 (BW, DT y LM)
YB-47C: 88.º B-47B (50-82), que debía ser convertido para usar cuatro motores Allison J71
XB-47D: dos B-47B (51-2046 y 2103) utilizados como bancadas de prueba para el turbohélice Wright YT49-W-1
B-47E: versión de bombardeo mejorada; del 51-2357 al 2445 (BW); del 51-5214 al 5257 (BW); del 51-7019 al 7083 (BW); del 51-15804 al 15812 (LM); del 51-17368 al 17386 (BW);del 52-019 al 120 (DT); del 52-146 al 201 (DT); del 52-202 al 393 (LM); del 52-0394 al 620 (BW); del 52-1406 al 1417 (DT); del 52-3343 al 3373 (LM); del 53-1819 al 1972 (LM); del 53-2028 al 2040 (DT); del 53-2090 al 2170 (DT); del 53-2261 al 2417 (BW); del 53-4207 al 4244 (BW); y del 53-6193 al 6244 (BW)
RB-47E: modelo de reconocimiento fotográfico; del 51-5258 al 5276 (BW); del 51-15821 al 15853 (BW); del 52-685 al 825 (BW); del 52-3374 al 3400 (BW); y del 53-4245 al 4279 (BW)
YB-47F: un B-47B (50-09) modificado por evaluaciones de repostaje de carburante en vuelo
KB-47G: un B-47B (50-40) empleado com avión cisterna
RB-47H y ERB-47H: modelo de reconocimiento electrónico; del 53-4280 al 4309 (BW) y del 53-6245 al 6249 (BW)
B-47I: designación no utilizada
YB-47J: un ejemplar utilizado para probar el radar de navegación y bombardeo MA-2
RB-47K: quince aviones de reconocimiento fotográfico y meteorológico; del 53-4265 al 4279 (BW)
EB-47L: 35 viejos B-47E convertidos en plataformas de comunicaciones electrónicas

Boeing B-47 Stratojet





Especificaciones técnicas

Boeing B-47E-II Stratojet
Tipo: bombardero medio estratégico
Planta motriz: seis turborreactores General Electric J47-GE-25 o 25A de 3 270 kg de empuje unitario con inyección de agua
Prestaciones: velocidad máxima 975 km/h a 4 970 m; velocidad de crucero 890 km/h a 11 730 m; techo de servicio 12 350 m; alcance 6 440 km
Pesos: vacío 36 630 kg; máximo en despegue 89 890 kg
Dimensiones: envergadura 35,36 m; longitud 33,48 m; altura 8,51 m; superficie alar 132,66 m^2
Armamento: dos cañones caudales de 20 mm de control remoto y hasta 9 070 kg de bombas en la bodega interna de armas

Ilustrado con el aspecto que ofrecía cuando participó en el despliegue rotacional «Reflex Action» en RAF Brize Norton durante 1964, el B-47E O-32399 pertenecía a la 380.ª Ala de Bombardeo, cuya base permanente era la de Plattsburgh (Nueva York). En esta ilustración se aprecian muy bien la situación de los motores en góndolas subalares y la peculiar disposición de los aterrizadores, distribuidos en dos unidades principales en tándem y ruedas de equilibrio emplazadas bajo las góndolas motrices internas. Puede apreciarse asimismo el armamento defensivo, que consistía en dos cañones de 20 mm en el extremo de popa del fuselaje.

Escuadrones de la RAF

601.° Squadron (Condado de Londres)



Formado en Northolt el mismo día que el 600.° (14 de octubre de 1925), el 601.° Squadron se convirtió en el gran rival de la unidad citada debido a que ambos escuadrones tuvieron una carrera muy similar. El 601.° Squadron no recibió un solo avión hasta mayo de 1926; sus primeros modelos fueron Avro 504K y 504N, a los que siguió al cabo de un mes el de Havilland D. H. 9A. El escuadrón se trasladó a Hendon en 1927 y recibió los Westland Wapiti en noviembre de 1929 y los Hawker Hart en febrero de 1933. En 1934 el 601.° se convirtió en un escuadrón de caza y utilizó los Hart hasta que pudo disponer de los Hawker Demon, en agosto de 1936. Con este modelo tomó parte en la última exhibición de la RAF en Hendon, en 1937, y al cabo de un año, coincidiendo con la crisis de Munich, se convirtió al Gloster Gauntlet.

El Gauntlet sólo duró cinco meses en la unidad, pues se decidió que los escuadrones de Hendon empleasen el Briston Blenheim Mk IF: al estallar la II Guerra Mundial el escuadrón había sido declarado operacional con este modelo. Su primera actuación tuvo lugar en noviembre de 1939 (desde su base de operaciones de Biggin Hill) y consistió en una incursión diurna de caza sobre la base alemana de Borkum. Se decidió que los Blenheim se dedicasen solamente a la defensa nocturna, pero en febrero de 1940 el 601.° Squadron se convirtió en Tangmere a los Hawker Hurricane. Con ellos fue destacado a Merville (Francia) en mayo de 1940 para apoyar al 3.er Squadron y desplegó una gran actividad durante los días que permaneció allí. Tras la debacle de Dunkerque, el escuadrón se reagrupó en Middle Wallop y volvió a Tangmere para actuar en la batalla de Inglaterra, en la que participó de una forma muy activa. Los combates fueron constantes y feroces durante junio y julio, de modo que en agosto el escuadrón se mudó a Debden para tomarse un respiro, pero por desgracia los combates se desplazaron hacia esa zona. De vuelta a Tangmere a comienzos de setiembre, el 601.° siguió combatiendo bajo fuerte presión, pero el día 7 se retiró a Exeter para rehacerse. En diciembre volvió a la lucha desde Northolt y tomó parte en las primeras acciones ofensivas de 1941, sobre todo salidas de caza libre sobre el Canal y escoltas a las incursiones de bombardeo de los Blenheim. Luego pasó a utilizar los Hurricane Mk IIB, pero en agosto de 1941 fue retirado para que se convirtiese al Bell Airacobra. Ello tuvo lugar en Duxford y fue un desastre. Este avión era inadecuado para el tipo de actuaciones de la RAF; se realizaron algunas tentavias operacionales desde Manston, pero el escuadrón hubo de ser retirado de primera línea. Voló con este modelo hasta marzo de 1942, en que se requipó con el Supermarine Spitfire Mk VB. Apenas había alcanzado un aceptable nivel operacional cuando fue enviado a ultramar. Los pilotos embarcaron con sus aviones en el portaviones USS *Wasp* y el personal de tierra zarpó hacia Egipto vía el cabo de Buena Esperanza. El *Wasp* dejó los Spitfire en Malta y el escuadrón se ocupó de la defensa de la isla desde el 20 de abril de 1942. Hasta la víspera de la llegada a Malta, los pilotos del escuadrón habían derribado siete aviones enemigos. El 601.° formó parte de las fuerzas de defensa de Malta hasta junio, en que se trasladó a Egipto para recuperar el personal de tierra e integrarse en la Fuerza Aérea del Desierto. Durante la batalla de El Alamein, el escuadrón realizó constantes salidas de ametrallamiento. A comienzos de 1943 sus Spitfire Mk VC fueron equipados con bombas, lo que permitió una mayor eficacia y el seguimiento de cerca del avance de los ejércitos. En junio de



Cuatro Hawker Hart del 601.° Squadron (Condado de Londres) en vuelo sobre Hendon, el aeródromo permanente de la unidad. En las derivas de estos aviones aparece el emblema del escuadrón, una espada alada (foto RAF Museum).



Arriba: dos Supermarine Spitfire Mk V del 601.° Squadron acompañan al avión del comandante de ala Ian Gleed, que lleva sus iniciales en el fuselaje.



Abajo: un Gloster Meteor del 601.° Squadron durante su estancia anual en Ta Kali. Por entonces el escuadrón estaba equipado con Vampire F. Mk 3.

1943 regresó a Malta y comenzó a utilizar algunos Spitfire Mk VIII durante los desembarcos en Sicilia, isla a la que se trasladó en julio. Mantuvo su plena capacidad ofensiva siempre que el riguroso invierno italiano lo permitió y en 1944 se ocupó de la cobertura de caza de los desembarcos aliados en Anzio. Estacionado en Italia, fue transferido a la costa adriática para realizar salidas «filas de taxis» en estrecha colaboración con las fuerzas de tierra: en otras palabras, se dedicó de nuevo a los ametrallamientos. Se especializó en la caza de vehículos blindados durante la ofensiva aliada sobre la Línea Gótica. El 2 de mayo de 1945 fue disuelto en la base de Treviso.

El 601.° Squadron reapareció en Hendon, su vieja base, el 10 de mayo de 1946 y fue equipado con Spitfire LF.Mk 16E. Con ellos se preparó a fondo y en marzo de 1949 se trasladó a North Weald debido a que Hendon estaba sobrecargada de aviones. A finales de 1949 se sumó a la era del reactor mediante los de Havilland Vampire F.Mk 3; durante los tres años siguientes el escuadrón utilizó este modelo con notable eficacia. Su cuartel de verano fue Malta. En agosto de 1952 el escuadrón se convirtió a los Gloster Meteor F.Mk 8 y siguió en servicio con este modo hasta ser disuelto el 10 de marzo de 1957.



El 601.° Squadron fue la única unidad de la RAF equipada con los Bell Airacobra, que en las derivas llevaron el emblema de la espada alada. Estos ejemplares aparecen en Duxford en 1941.

602.° Squadron (Ciudad de Glasgow)



El 602.° Squadron tuvo el honor de ser el primer escuadrón de la FAA que se formó, el 15 de setiembre de 1925 en Renfrew. En octubre recibió los Airco D. H. 9A, con los que el escuadrón se preparó en su cometido de bombardeo diurno hasta que en 1927 se convirtió a los Fairey Dawn y más tarde, en julio de 1929, a los Westland Wapiti. Con ellos el 602.° Squadron se trasladó a la base aérea de Abbotsinch en enero de 1933. Durante los años treinta el escuadrón siguió con el esquema operativo de las unidades auxiliares y en 1934 recibió los Hawker Hart y en 1936 los Hawker Hind. En noviembre de 1938 se decidió que el 602.° fuese una unidad de cooperación con el ejército y, en consecuencia, fue equipado con Hawker Hector, pero apenas había usado este tipo cuando se cambió de nuevo de opinión y se optó por que fuese un escuadrón de caza a partir de enero de 1939, equipado con Gloster Gauntlet. Se preparó con estos aviones y más tarde pasó a los Spitfire: era el primer escuadrón equipado con este potente caza, lo que testimonia en favor del calibre de esta unidad.

Así, cuando estalló la guerra el escuadrón era ya operativo y se trasladó a su base de movilización, en Grangemouth. En octubre de 1939 compartió con el 603.° Squadron la oportunidad de repeler el primer ataque de la Luftwaffe sobre suelo británico: dos Heinkel He 111 resultaron derribados. La unidad permaneció en Escocia hasta agosto de 1940. Se trasladó a Westhampnett, una base satélite de Tangmere, desde donde partipó de forma muy activa en salidas defensivas durante la batalla de Inglaterra. La lucha fue constante y despiadada, pero el escuadrón respondió a las expectativas y combatió en el seno del 11.° Group hasta fines de año, en que se retiró a Escocia (Prestwick) para rehacerse. Permaneció en el Clyde hasta julio de 1941, en que voló de nuevo al sur para unirse al Ala Kenley y recibir los Spitfire Mk VB. Utilizó estos aviones con gran eficacia en acciones casi diarias, tanto salidas de caza libre como escoltas de bombarderos y «Rhubarbs». Durante los 12 meses siguientes el escuadrón operó todos los días que el tiempo lo permitió desde Kenley o su base satélite de Redhill. En julio de 1942 el escuadrón fue destinado a la defensa de Scapa Flow, en el norte del país, y para ello utilizó algunos Spitfire Mk VI de alta cota. El año 1943 supuso el traslado de la unidad a Perranporth (Cornualles), desde donde realizó patrullas navales y también operaciones «Circus» desde aeródromos avanzados situados más al este. Se unió a la 2.ª Fuerza Aérea Táctica en abril y se trasladó inicialmente a Lasham. Ello significó prepararse en misiones de ataque al suelo y acostumbrarse a constantes cambios de base; además, hubo de operar constantemente en escoltas de bombarderos a medida que se acercaba el Día D. En setiembre de 1943 recibió los Spitfire Mk IX y, aparte de tres meses apartado en las Shetland a principios de 1944, el escuadrón estuvo totalmente dedicado a la ofensiva; durante el Día D realizó patrullas de cobertura sobre Cherburgo. Ese mismo mes se mudó a Francia, donde pudo tomar parte de forma más directa en los combates en tierra, tanto con sus coberturas de caza como en misiones de ataque al suelo. Continuó con estas tareas hasta octubre, en que regresó a Gran Bretaña (Coltishall) para realizar escoltas de bombarderos durante el resto de la guerra, hasta que fue disuelto en esa base el 15 de mayo de 1945.

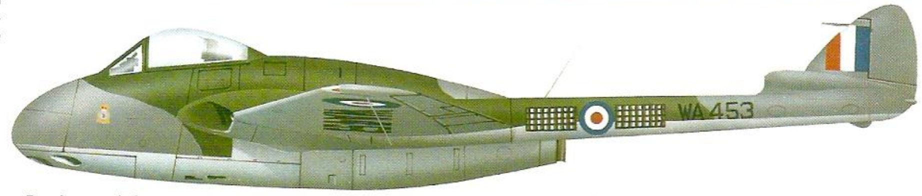
El 602.° Squadron se reformó en su base de preguerra de Abbotsinch el 10 de mayo de 1946 y al mes siguiente recibió los Spitfire F. Mk 14. Se preparó lo más rápidamente posible y en abril de 1947 se convirtió al Spitfire F. Mk 21. En agosto de 1953 se convirtió a los de Havilland Vampire F. Mk 3 y a los FB. Mk 5 en 1954. Desde entonces empleó estos reactores de caza hasta que fue disuelto en Abbotsinch el 10 de marzo de 1957.



Una formación de Westland Wapiti del 602.° Squadron (Ciudad de Glasgow) en vuelo en las proximidades de Turnhouse durante 1933.



Un Spitfire F. Mk 21 del 602.° Squadron aterriza en Abbotsinch a finales de los años cuarenta.



Este fue uno de los pocos Vampire del escuadrón que llevaron el emblema del tartán gris de Douglas en la posguerra. Los Vampire sirvieron hasta la disolución de las unidades de vuelo de la Fuerza Aérea Auxiliar en 1957.

603.° Squadron (Ciudad de Edimburgo)



Un Supermarine Spitfire F. Mk 22 del 603.° Squadron con la vistosa insignia de posguerra de la unidad. Este emblema apareció por última vez en los de Havilland Vampire FB. Mk 5.

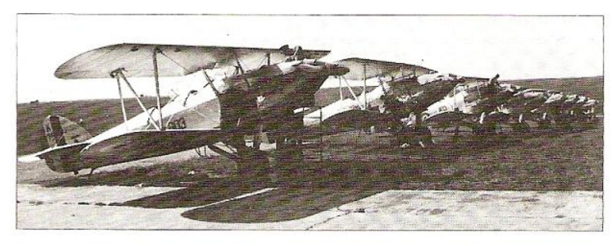
Formado en Turnhouse el 14 de octubre de 1925, el 603.° Squadron recibió inmediatamente aviones Airco D. H. 9A para prepararse como unidad auxiliar de bombardeo. Siguió los pasos de los demás escuadrones de la FAA y cambió al Westland Wapiti en 1930 y al Hawker Hart en 1934. A medida que la guerra se acercaba, cambió sus aviones por Hawker Hind, pero durante un corto período en 1938 se convirtió en una unidad de caza y en marzo de 1939 recibió los biplanos Gloster Gladiator.

Cuando estalló la II Guerra Mundial comenzó a convertirse al Supermarine Spitfire y compartió con el 602.° Squadron las primeras victorias de la guerra sobre suelo británico. El escuadrón se dedicó a la defensa del área del Forth hasta finales del verano de 1940, y los últimos días de agosto se trasladó a Hornchurch. Inmediatamente tomó parte en los últimos combates aéreos en el sur del país que caracterizaron la batalla de Inglaterra. Permaneció en el sector de Hornchurch hasta la Navidad, aunque hacia finales de año había decrecido bastante la actividad allí. A cinco meses de destino en Escocia siguió el regreso a Hornchurch en mayo de 1941, equipado ahora con Spitfire Mk V. Las misiones del escuadrón eran ofensivas en vez de defensivas; en efecto, el 603.° Squadron se embarcó en incursiones de caza libre, escoltas de bombarderos y también algunas «Rhubarbs», salidas a baja cota en busca de objetivos de fortuna en territorio enemigo. El escuadrón se vio envuelto inmediatamente en un tipo de operaciones similares a las de la batalla de Inglaterra, con frecuentes despegues casi sin previo aviso. Combatió sobre Malta hasta el 10 de agosto de 1942, en que fue disuelto para reforzar al 29.° Squadron de Ta Kali.

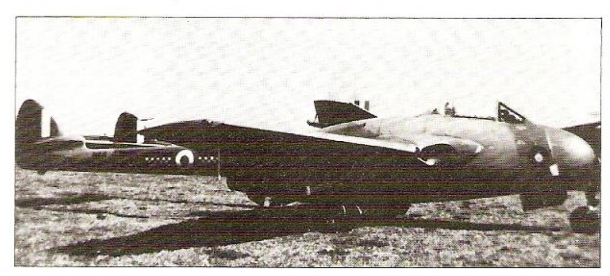
Mientras tanto, el personal de tierra permaneció en Oriente Medio atendiendo los aviones de otros escuadrones hasta febrero de 1943, en que se formó en Edku una nueva unidad de vuelo por derecho propio. Se trataba ahora de un escuadrón de ataque costero equipado con Bristol Beaufighter Mk IC y MK VIC. Inicialmente, el reconstituido 603.° Squadron se dedicó a las patrullas de convoyes en el Mediterráneo Oriental, pero gradualmente se ocupó más de salidas de interdicción antibuque en el Egeo. Para ello sus aviones fueron equipados con cohetes, que los pilotos emplearon con buenos resultados. Estuvo ocupado con este tipo de operaciones entre finales de 1943 y principios de 1944, la mayor parte del tiempo estacionado en Gambut. Sin embargo, a medida que avanzaba 1944 y la campaña en Italia prosperaba, cada vez habían menos objetivos navales, de modo que el escuadrón fue disuelto en Gambut el 26 de diciembre de 1944.

El 10 de enero de 1945 el 229.° Squadron de Coltishall se convirtió en un nuevo 603.° Squadron. Estaba equipado ahora con Spitfire LF. Mk 16E y con ellos se dedicó a escoltar las incursiones antibuque que realizaban los Beaufighter desde Langham y North Coates. Los Spitfire también podían llevar bombas, de manera que el escuadrón realizó también salidas de bombardeo en picado contra objetivos continentales, como los emplazamientos de las V-2 en los Países Bajos. Ello se convirtió en su cometido principal hasta el extremo de que el 10 de marzo de 1945 el escuadrón, que era una unidad de caza, había lanzado 9 000 kg de bombas. Pero la II Guerra Mundial tocaba a su fin y el escuadrón encontraba cada vez menos actividad. En consecuencia, el 15 de agosto de 1945 fue disuelto en su vieja base de Turnhouse, a la que había regresado en abril.

El 11 de junio de 1946 el escuadrón reapareció como unidad auxiliar en esa misma base. Una vez más estuvo equipado con Spitfire y pronto recuperó su antigua reputación. Los Spitfire LF. Mk 16 dieron paso a los F. Mk 22 en 1947, con los que el escuadrón voló hasta mayo de 1951, en que fue requipado con cazas a reacción de Havilland Vampire FB. Mk 5 y 9. Con estos modelos mantuvo un alto grado de eficiencia hasta la total desaparición de la Fuerza Aérea Auxiliar: el Ciudad de Edimburgo fue disuelto el 17 de febrero de 1957.



Algunos de los Hawker Hart del 603.° Squadron (el avión en primer plano es un Hart Trainer) fotografiados en Turnhouse en 1934.



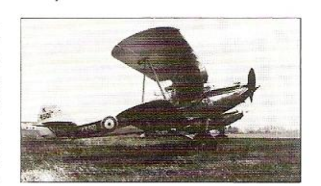
Un Vampire FB. Mk 9 lleva el emblema oficial de la unidad, en dos tonos de azul, en el larguero de cola y el escudo del castillo de Edimburgo en el morro.

604.° Squadron (Condado de Middlesex)



El 604.° Squadron se constituyó el 17 de marzo de 1930 en Hendon y a partir de abril estuvo equipado con los Airco D. H. 9A hasta que en setiembre recibió los Westland Wapiti. A continuación utilizó los Hawker Hart junto a los Squadrons n.os 600 y 601, estacionados también en Hendon, lo que propició una gran rivalidad entre las tres unidades. El 604.° se convirtió en un escuadrón de caza en julio de 1934 y recibió los Hawker Demon en lugar de los Hart, un cambio mínimo. Tres años más tarde, cuando la guerra se perfilaba en el horizonte, el 604.° estaba todavía equipado con esos anticuados biplanos y hasta enero de 1939 no recibió en su lugar los cazas Bristol Blenheim.

El 604.° Squadron se preparó a conciencia y en setiembre estaba ya listo para entrar en guerra y se trasladó a su base operacional de North Weald. Realizó patrullas navales de día y misiones de defensa de noche, y con el tiempo se convirtió en un escuadrón de caza nocturna. En marzo de 1940 fue elegido para trasladarse a Finlandia y operar contra las fuerzas soviéticas, pero nada de eso tuvo lugar y su primera aparición bélica se produjo durante el avance alemán sobre los Países Bajos, en que realizó patrullas diurnas de largo alcance sobre La Haya. Una vez hubo caído el continente, el escuadrón se retiró a Middle Wallop, desde donde realizó evaluaciones de los radares de interceptación (AI) y patrullas nocturnas sobre las costas meridionales. Cuando se produjo la batalla de Inglaterra el escuadrón había iniciado la conversión al Bristol Beaufighter, de modo que aceleró el trámite y obtuvo su primera



Un Demon del 604.° Squadron en West Freugh, cuartel de verano de la unidad en 1937. Las insignias del fuselaje eran triángulos amarillos y rojos.



Los Bristol Blenheim del escuadrón alineados para el fotógrafo en abril de 1940, en Northolt. El escuadrón recibió los radares AI en julio de ese año.

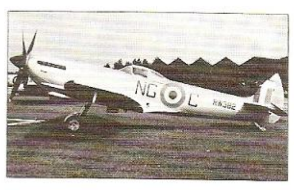
victoria el 20 de noviembre. Desde ese momento el escuadrón operó constantemente de noche hasta convertirse en la unidad de caza nocturna con mayor número de victorias del invierno de 1940-41. Durante 1941 utilizó las noches más cortas para realizar salidas ofensivas, en las que patrulló sobre los aeródromos enemigos en Francia para atacar los aviones que despegaban o aterrizaban. Aparte de una temporada de misiones de defensa nocturna durante el «Pequeño *Blitz*» de la primavera de 1943, el escuadrón combatió de forma intensiva y se trasladó a Scorton en abril de 1943 (y se convirtió a los de Havilland Mosquito NF. Mk XIII) y a Church Fenton en abril de 1944. En mayo se trasladó con sus Mosquito a Hurn para proporcionar defensa nocturna a las fuerzas enviadas a desembarcar en Normandía. Ello fue un período de gran actividad y el escuadrón abatió 15 aviones en unas pocas semanas. El 6 de agosto se desplazó a Francia (Picautville) a fin de cubrir una zona más amplia. Mantuvo esta tónica operativa hasta setiembre, en que retornó a Predannack, en Cornualles. En diciembre volvió a Francia (Lille-Vendeville). Fue disuelto en Lille el 18 de abril de 1945.

El 604.° Squadron reapareció en Hendon, de nuevo como unidad de la FAA, el 31 de julio de 1946 y fue equipado con Spitfire LF. Mk 16E. Recuperó en poco tiempo su antigua eficacia y se trasladó a North Weald en marzo de 1949 debido a la saturación de Hendon. Allí se convirtió en un escuadrón de caza a reacción en 1951 al recibir los de Havilland Vampire, que sustituyó por Gloster Meteor F. Mk 8 al año siguiente. Con este modelo mantuvo un alto grado de preparación y tomó parte en las maniobras del Mando de Caza hasta el 10 de marzo de 1957, en que fue disuelto en North Weald.

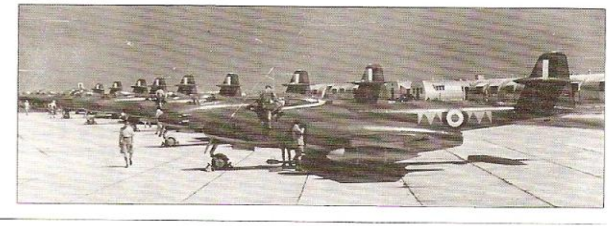
Los Gloster Meteor F. Mk 8 del 604.° estacionados en Ta Kali durante uno de sus despliegues estivales. El Meteor F. Mk 8 fue el último modelo utilizado por el escuadrón (foto R. C. Sturtivant).



El 604.° fue uno de los cuatro primeros escuadrones equipados con Beaufighter y su comandante consiguió la primera victoria en un Beaufighter.



El equipo de posguerra del 604.° Squadron incluyó este Spitfire Mk XVI, un derivado del Mk IX dotado con cubierta de burbuja y motor Packard.



605.° Squadron (Condado de Warwick)





Arriba: un de Havilland Vampire FB. Mk 5 con los vistosos emblemas del 605.° Squadron. Los Vampire remplazaron a los Mosquito NF. Mk 30 en 1948.

El 605.° Squadron se formó el 5 de octubre de 1926 en Castle Bromwich a fin de incorporar personal del área metropolitana de Birmingham. No le faltaron reclutas y su eficacia creció rápidamente, hasta el punto que ganó el ambiciado Trofeo Esher más veces que ninguna otra unidad auxiliar.

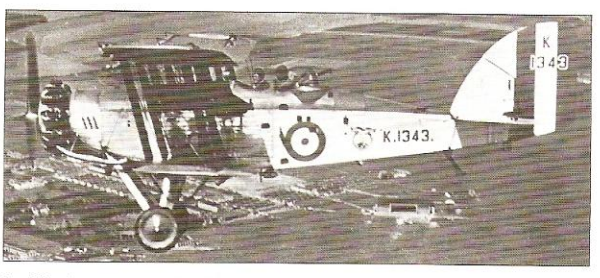
El 1 de enero de 1939 el 605.° se convirtió en un escuadrón de caza y sus Hind fueron remplazados por Gloster Gladiator. Nueve meses más tarde había alcanzado el grado de preparación suficiente y se trasladó a su base operacional de Tangmere. A continuación se requipó con Hawker Hurricane y a principios de 1940 estableció su base en Leuchars. Permaneció en Escocia hasta setiembre, a excepción de una semana de mayo en la que realizó patrullas sobre el norte de Francia desde Hawkinge para reforzar los escuadrones meridionales. El 7 de setiembre se trasladó al sur, a Croydon, y participó de forma muy activa en el último mes de la batalla de Inglaterra. Antes de que concluyese el año el escuadrón se había requipado con Hurricane Mk IIA, que empezó a utilizar en salidas de caza libre sobre el Canal a fin de llevar la guerra al territorio enemigo.

En octubre de 1941 el escuadrón fue retirado de las operaciones y enviado a Extremo Oriente. Pero esta región del planeta estaba ya perdida para los Aliados. El escuadrón llegó en enero y se estableció en Palembang (Java) con el fin de defender Singapur. Después combatió en la defensa de Java y Sumatra, pero cayó al completo en manos del enemigo en marzo de 1942 en la base de Tasik Majala.

El 10 de enero de 1942 se formó en Hal Far (Malta) un nuevo 605.° Squadron, que se dedicó a la defensa de la isla; pero su carrera fue muy breve, pues fue disuelto el 27 de febrero de 1942. El 7 de junio de ese año se formó en Ford un nuevo escuadrón Condado de Warwick, dedicado a la intrusión en espacio aéreo enemigo. Inicialmente incorporó los Douglas Boston y Douglas Havoc del 23.° Squadron en julio y comenzó a operar sobre los aeródromos franceses el 14 de julio. Se convirtió en uno de los principales escuadrones de intrusión y se requipó con de Havilland Mosquito NF. MK II en febrero de 1943.

Una vez liberadas Francia y Bélgica disminuyó la necesidad de unidades de instrusión, de manera que en noviembre de 1944 el escuadrón fue transferido al 2.° Group de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica como unidad de apoyo cercano. Tras prepararse, operó desde Hartford Bridge utilizando bombas, cañones y ametralladoras. Se mudó a Coxyde (Bélgica) en marzo de 1945 y a Volkel (en los Países Bajos) al mes siguiente, donde permaneció hasta agosto, acabada ya la guerra. Fue disuelto más tarde, el 31 de agosto de 1945, para convertirse en el 4.° Squadron.

El Condado de Warwick se reformó, de nuevo como escuadrón auxiliar de Birmingham, el 10 de mayo de 1946 en Honiley, pero el número de reclutas era ahora inferior y no comenzó a volar hata al cabo de 11 meses. Estuvo equipado con cazas nocturnos Mosquito NF. Mk 30, pero al año siguiente fue reconvertido en un escuadrón de caza diurna e inició un lento requipamiento al reactor de caza de Havilland Vampire F. Mk 1. El proceso terminó a principios de 1949 y el 605.° fue así el primer escuadrón auxiliar dotado con el Vampire. Con este modelo adquirió un elevado grado de eficacia, especialmente cuando en marzo de 1951 recibió los Vampire FB. Mk 5. Durante los seis años siguientes el 605.° formó parte de las fuerzas de defensa de Gran Bretaña hasta que fue disuelto, junto a los demás escuadrones auxiliares, el 10 de marzo de 1957.



Los Westland Wapiti del escuadrón obtuvieron el Trofeo Esher, un premio de eficiencia para las unidades auxiliares, en seis ocasiones, más que ninguna otra unidad (foto Andrew Thomas).

Un Hawker Hind del 605.° Squadron en vuelo desde Castle Bromwich en 1938. Los Hind fueron remplazados por Gladiator en enero de 1939.



607.° Squadron (Condado de Durham)



Este Spitfire F. Mk 22 del 607.° Squadron recibió fajas blancas en los planos y el fuselaje, así como el número 4, para la edición de 1948 del Trofeo Cooper.

El 607.° Squadron se creó en Usworth el 17 de marzo de 1930, pero desde ese momento sus progresos fueron muy lentos. En efecto, fue en diciembre de 1932 que recibió su primer modelo operacional, el Westland Wapiti. Operó con él durante tres años y en setiembre de 1936 se convirtió en un escuadrón de caza y fue requipado con Hawker Demon. En marzo de 1939 se convirtió al Gloster Gladiator, modelo que todavía utilizaba cuando estalló la II Guerra Mundial. A pesar de ello, el 607.° Squadron consiguió su primer éxito bélico mucho antes que otros escuadrones más preparados, pues una de sus patrullas de Gladiator atacó un hidrocanoa Dornier Do 18 sobre el mar del Norte, lo obligó a amerizar y consiguió que su tripulación se rindiese. En noviembre el escuadrón se unió al Componente Aéreo de las BEF en Merville. Cuando las hostilidades estallaron en Francia, en mayo de 1940, se había trasladado a Abbeville. Tras encajar fuertes pérdidas, principalmente en tierra, el escuadrón volvió a Inglaterra a finales de mayo y se retiró a Usworth para reconstituirse con Hurricane Mk I.

En el verano de 1941, el Condado de Durham se convirtió en uno de los primeros escuadrones de cazabombardeo con los Hurricane Mk IIB y en agosto se mudó a Martlesham Heath para comenzar a operar. Voló siempre que el clima invernal lo consintió y atacó tantos objetivos navales como terrestres más allá del Canal hasta que a finales de febrero de 1942 fue retirado de las operaciones y zarpó con dirección a la India.

El escuadrón llegó a Alipore en mayo, recibió los Hurricane Mk IIC y fue declarado operacional en julio. Realizó sobre todo salidas defensivas hasta que en diciembre se desplazó al este, a Feni. Se dedicó ahora a las «Rhubarbs» contra objetivos a lo largo del Irrawaddy en un intento por destruir las líneas de comunicaciones japonesas. Con el cambio de año volvió a las operaciones de cazabombardeo con los Hurricane Mk IIB. En setiembre, sin embargo, el escuadrón se convirtió en uno de los primeros desplegados en la India que recibió los Supermarine Spitfire, primero los Mk VC y desplegados en la India que recibió los Supermarine Spitfire, primero los Mk VC y al cabo de seis meses los Mk VIII. Ahora se ocupó de la superioridad aérea, las escoltas de bombarderos y la patrullas ofensivas para mantener la presión sobre los cazas japoneses. De abril a julio de 1944 actuó de forma desesperada en defensa del Imphal y apenas se tomó un respiro durante esos tres meses. Cuando acabó el año había vuelto a las tareas de cazabombardeo. Cuando la ofensiva final aliada comenzó a ganar impulso, el escuadrón estuvo muy ocupado en el avance constante en dirección a Rangún. Alcanzó Mingaladón en mayo, se estableció allí y fue disuelto el 19 de agosto de 1945.

El 607.° Squadron reapareció en Ouston el 10 de mayo de 1946 y recibió sus primeros Spitfire FR. Mk 14 en noviembre. En 1948, equipado ya con los Spitfire F. Mk 22, había recuperado su eficacia de antaño y tres años más tarde comenzó a requiparse con los de Havilland Vampire FB. Mk 5. Con ellos (y después con los Vampire FB. Mk 9) formó parte del Mando de Caza hasta que fue disuelto el 10 de marzo de 1957.



Un Gloster Gladiator del 607.° Squadron fotografiado en Usworth durante 1939. Este modelo fue sustituido por el Hawker Hurricane en junio de 1940.



Los Hurricane dejaron paso a los Spitfire Mk V en setiembre de 1943 en Alipore, la India. El escuadrón se requipó con Spitfire Mk VIII en marzo de 1944.



Los Vampire del 607.° Squadron llevaban triángulos amarillos y malvas en los largueros de cola y, en ocasiones, también en los bordes marginales alares.

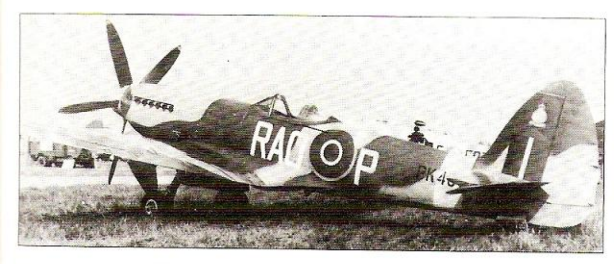
608.° Squadron (North Riding)



El 608.° Squadron se constituyó el 17 de marzo de 1930 en Thornaby (Yorkshire). Ese mismo año recibió los Westland Wapiti, modelo que conservó en servicio hasta enero de 1937. Por entonces el escuadrón había empezado a convertirse en una unidad de caza y fue requipado con Hawker Demon. Utilizó este tipo durante 1938, pero ya se había decidido homogeneizar el 608.° Squadron con las demás unidades de Thornaby, de manera que a principios de 1939 se convirtió en un escuadrón de reconocimiento general y fue equipado con Avro Anson. Durante el verano de 1940 se convirtió en el primer escuadrón equipado con el Blackburn Botha y en el otoño ya realizaba la mayoría de sus misiones con este modelo. Si embargo, éste se reveló ina-



Un Lockheed Hudson Mk VI del 608.° Squadron estacionado en Pomigliano durante 1944. El escuadrón se dedicaba entonces al reconocimiento general.



Un Supermarine Spitfire F. Mk 22 del 608.° Squadron captado en Croft durante 1948. Los Spitfire fueron sustituidos por Vampire en agosto de ese año.



Los de Havilland Vampire del escuadrón llevaban rectángulos rojos y azules en los largueros de cola, divididos por una línea verde azulada.

decuado y fue retirado en noviembre de 1940, de manera que el escuadrón recuperó los Anson. En febrero de 1941 el 608.° adoptó los Bristol Blenheim Mk IV; utilizó este modelo hasta el mes de julio, en que recibió los Lockheed Hudson para empezar a operar sobre el mar del Norte. Por fin el escuadrón disponía de un avión adecuado y amplió su espectro operacional hasta abarcar objetivos en Escandinavia, principalmente en Dinamarca, y en enero de 1942 dejó Thornaby y se mudó a Wick. Desde allí, y más tarde desde Sumburgh, se concentró en objetivos navales en Noruega, sobre todo alrededor de Bergen. Durante los siete meses siguientes se ocupó de realizar salidas antibuque sobre Noruega para después ser retirado de las operaciones y preparado para su despliegue en ultramar.

El escuadrón había sido elegido para participar en la operación «Torch», los desembarcos anfibios en el norte de África, en los que su tarea fue la cobertura antisubmarina para los convoyes procedentes de Gibraltar. En consecuencia se trasladó al Peñón en octubre y comenzó a operar tan pronto como llegó allí. Tuvo mucho trabajo y atacó numerosos *U-boote*. Entre el 11 y el 15 de noviembre hostigó a once submarinos y mantuvo un intenso ritmo de patrullas rutinarias. En noviembre se estableció en Argelia y gradualmente se desplazó hacia el este para cubrir también los accesos a Malta.

El escuadrón participó a continuación en los desembarcos en Sicilia y desde octubre de 1943 en adelante estuvo basado en la isla, en Montecorvino. Ahora se dedicaba de nuevo a su viejo cometido de las patrullas de convoyes, especialmente los destinados a la invasión de la península italiana. Pero en la primavera de 1944 las necesidades de operaciones marítimas habían decrecido y el 608.° Squadron fue disuelto en Montecorvino el 31 de julio de 1944.

Sin embargo, el 1 de agosto de 1944 se formó en Downham Market un nuevo 608.° Squadron que fue equipado con de Havilland Mosquito B. Mk 20 y B. Mk 25. Ahora formaba parte del 8.° Group del Mando de Bombardeo y al cabo de cinco días inauguró sus operaciones de bombardeo. El escuadrón se ocupaba principalmente de ataques nocturnos contra objetivos industriales alemanes encuadrado en la Fuerza de Interdicción Ligera Nocturna del 8.° Group. En marzo de 1945 se requipó con Mosquito B. Mk XVI, capaces de llevar bombas mayores, pero al poco tiempo acabó la guerra y el escuadrón efectuó su última operación, contra Kiel, el 2 de mayo. El 608.° fue disuelto en Downham Market el 24 de agosto de 1945.

El escuadrón reapareció, de nuevo como unidad de la FAA, el 10 de mayo de 1946 y, tras una lenta preparación, recibió los primeros Mosquito NF. Mk 30 (como unidad de caza nocturna que era) en julio de 1947. Al cabo de un año estaba listo para mudarse a su primer cuartel de verano, Manston, en agosto de 1948, pero cuando regresó de allí se convirtió en un escuadrón de caza diurna y fue requipado con Supermarine Spitfire F. Mk 22, lo que obligo a que se preparase de nuevo. A finales de 1949 progresó a los de Havilland Vampire F. Mk 3. Una vez se hubo establecido con los nuevos cazas a reacción, recibió los Vampire FB. Mk 5 en marzo de 1951 y los FB. Mk 9 en el transcurso de 1956. Sirvió sólo con los Vampire hasta que fue definitivamente disuelto, en la base aérea de Middleton St. George, aproximadamente el 10 de marzo del año 1957.

609.° Squadron (West Riding)



El 10 de febrero de 1936 se formó en Yeadon, cerca de Leeds, el 609.° Squadron, que era la segunda unidad auxiliar de la región de Yorkshire. Al igual que los demás escuadrones de su tipo, se creó como unidad de bombardeo equipada con Hawker Hart, que fueron sustituidos por los Hind al cabo de 18 meses. La unidad fue oficialmente reconvertida en un escuadrón de caza en diciembre de 1938, pero no pudo requiparse con aviones de caza hasta agosto de 1939. Cuando ello sucedió, ese modelo fue el Supermarine Spitfire Mk I, con el que se preparó a toda prisa para alcanzar el estátus operacional. El escuadrón permaneció en el sur durante la batalla de Inglaterra y voló desde Middle Wallop y después desde Warmwell. Ello supuso su participación en los primeros combates sobre el Canal y, de hecho, actuó durante toda la batalla, a cuyo término reclamaba el derribo de 100 aviones enemigos. Requipado con Spitfire Mk IIA, se mudó a Biggin Hill y pasó a la ofensiva mediante salidas de caza libre y escoltas de bombarderos hasta noviembre, en que se retiró al norte, a Digby.

En la primavera de 1942 el escuadrón se trasladó a Duxford para convertirse al Hawker Typhoon Mk IA y después al Mk IB. Estos aviones influyeron poco en las operaciones estivales, pues eran demasiado nuevos y arrastraban problemas de desarrollo. El escuadrón se desplazó a Manston en noviembre y desde ahí comenzó a operar plenamente de día y de noche. Continuó en activo durante el invierno, siempre que el tiempo se lo permitió, aunque dejó de operar de noche. La actividad de la unidad decreció en julio a causa de problemas motrices, pero volvió a la acción a tiempo de preparar los desembarcos del Día D. En un principio fue enviado contra los emplazamientos de las V-1 que flore-



Uno de los oficiales al mando del escuadrón durante la época del Typhoon fue Roland Beamont, quien en posguerra fue piloto probador del Canberra y otros.



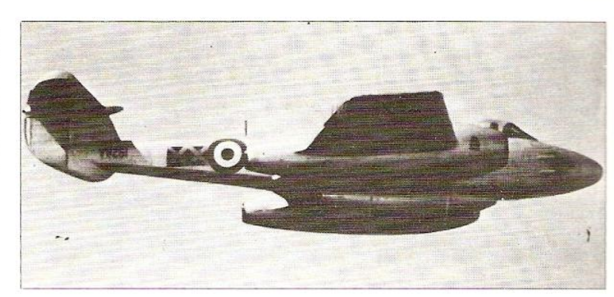
Un Spitfire Mk XVI del escuadrón fotografiado en Sherburn-in-Elmet. Curiosamente, este Mk XVI no tiene la cubierta de burbuja.

Abajo: un Gloster Meteor F. Mk 4 del 609.° Squadron muestra claramente los emblemas utilizados por la unidad durante la posguerra. Los Meteor F. Mk 4 fueron sustituidos por los F. Mk 8 en 1951.



cían en el norte de Francia, pero después, en 1944, se unió a la 2.° Fuerza Aérea Táctica y se entrenó en el empleo de cohetes. Cuando la invasión tuvo lugar, el escuadrón se dedicó a atacar los transportes y los radares enemigos. En julio se trasladó a Plumetot, su primera base en el continente, y continuó atacando las comunicaciones rodadas y ferroviarias de los alemanes. El escuadrón fue disuelto el 15 de setiembre de 1945.

El escuadrón West Riding reapareció en Yeadon el 10 de mayo de 1946 y fue equipado con de Havilland Mosquito NF. Mk 30 en junio de 1947 y con Spitfire LF. Mk 16E el mes de abril siguiente. En octubre de 1950 se estableció en Church Fenton para poder equiparse con cazas a reacción, en noviembre con los de Havilland Vampire pero al cabo de dos meses con los Gloster Meteor F. Mk 8. Utilizó este modelo en tareas de defensa aérea hasta que fue disuelto en esa misma base el 10 de marzo de 1957.



Un Meteor F. Mk 8 del 609.° Squadron. Cuando se disolvió en 1957, los F. Mk 8 iban camuflados pero conservaban el clásico emblema azul y amarillo.

610.° Squadron (Condado de Chester)



La base de Hooton Park vivió el 10 de febrero de 1936 la formación del 610.° Squadron y al cabo de tres meses su hierba padeció el primer despegue de los Hawker Hart de la nueva unidad. Como unidad de bombardeo, el 610.° se preparó con este modelo, que cambió por el Hawker Hind en abril de 1938. El mes de enero siguiente fue convertido en un escuadrón de caza, pero retuvo los Hind a la espera de recibir los Boulton Paul Defiant. Afortunadamente ello no sucedió y cuando estalló la II Guerra Mundial el escuadrón recibió sus primeros Hawker Hurricane Mk I. Se mudó a Wittering en octubre, en un momento en que se hallaba en proceso de conversión al Supermarine Spitfire Mk I, y se preparó tan rápido que pudo realizar su primera acción el día 21. Las patrullas costeras fueron su ocupación hasta mayo de 1940, en que voló al sur, a Biggin Hill, para relevar al 79.° Squadron. El 610.° Squadron se encontró con mucho trabajo y esto supuso que combatiera de forma intensiva hasta finales de agosto, en que se retiró a Newcastle para rehacerse y dedicarse de nuevo a la patrulla costera.

Volvió a la ofensiva en diciembre, ahora en el Ala Tangmere y con los Spitfire Mk II, a los que siguieron los Mk VB armados con cañones. Realizó salidas de caza libre y escoltas de bombarderos con mayor frecuencia a medida que la primavera dejaba paso al verano; el escuadrón estuvo muy ocupado hasta agosto, en que se retiró al norte, a Leconfield. En 1942 operó sobre todo desde Ludham, dedicado en especial a la escolta de bombarderos sobre el continente, aunque ello no impidió que efectuase algunas «Rhubarbs». En 1943 tuvo todavía más trabajo pues, además de las salidas de caza y las escoltas, hubo de ocuparse de realizar «anti-Rhubarbs» para proteger las ciudades costeras británicas de las incursiones de los cazabombarderos alemanes. A finales de año fue retirado de las operaciones para convertirse en el primer escuadrón equipado con los Spitfire Mk XIV dotados de motores Griffon de dos etapas. La conversión a este nuevo modelo tuvo lugar en Exeter en enero de 1944. En mayo reasumió las patrullas operacionales, pero en junio fue trasladado a West Malling para que emplease sus aviones, los Spitfire más veloces del momento, contra las V-1 que amenazaban Kent. Al cabo de tres meses de salidas defensivas, el escuadrón reclamaba la destrucción de 50 bombas. A continuación fue transferido a tareas totalmente diferentes. Con sus aviones equipados con depósitos auxiliares, realizó desde Lympne incursiones lejanas sobre Alemania. A ello siguieron de nuevo las escoltas de bombarderos, pero a finales de año el escuadrón fue enviado a Evère (Bruselas) con la 2.ª Fuerza Aérea Táctica y allí pasó dos meses realizando reconocimientos armados lejanos sobre Alemania. Regresó a Inglaterra a finales de febrero y fue disuelto en la base aérea de Warmwell el 3 de marzo de 1945.

El escuadrón reapareció en su cuartel general de Hooton Park, de nuevo como unidad auxiliar, el 31 de julio de 1946 y recibió los Spitfire Mk XIV en noviembre. Al poco tiempo volvía a ser una unidad muy activa, recibió los más avanzados Spitfire F. Mk 22 en 1948 y los Gloster Meteor F. Mk 4 y F. Mk 8 en 1951. Utilizó esos modelos con buenos resultados hasta el 10 de marzo de 1957, en que fue finalmente disuelto en la base de Hooton Park.



Una formación de Spitfire Mk XIV del escuadrón fotografiada sobre Kent durante 1944 (foto Imperial War Museum).





El emblema de posguerra del escuadrón fue un rectángulo blanco y negro cortado por una línea quebrada, como muestra claramente este Meteor F. Mk 8.

611.° Squadron (West Lancashire)



El 611.° Squadron se formó en Hendon el 10 de febrero de 1936 y se trasladó a Speke el 6 de mayo para agrupar su personal auxiliar. Un mes más tarde recibió los Hawker Hart, que utilizó, seguidos por los Hawker Hind, hasta finales de 1938, en que fue reconvertido en un escuadrón de caza. Sus aviones, los Supermarine Spitfire Mk I, llegaron en mayo de 1939. Con ellos se trasladó a Duxford cuando al cabo de cuatro meses esta-

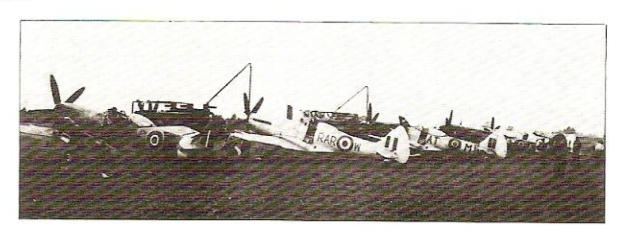


Una formación de Spitfire Mk IX del 611.° Squadron. En 1942 el escuadrón tuvo su base en Kenley, Redhill y Biggin Hill (foto RAF Museum, Hendon).



El 611.° Squadron empleó en sus Meteor F. Mk 8 un emblema negro, rojo y amarillo. Este modelo sirvió con la unidad hasta que ésta fue disuelta en Hooton Park en 1957.

lló la guerra. Comenzó a operar inmediatamente y realizó en principio patrullas de convoyes sobre la costa este. El 2 de junio de 1940 fue destacado al sur para ayudar en la cobertura de la evacuación de Dunkerque. Pero ello duró poco y el escuadrón regresó a Digby para efectuar patrullas defensivas hasta diciembre de 1940, en que fue enviado a Rochford (Southend) como parte del Ala Hornchurch. Desde allí realizó salidas de caza con sus Spitfire Mk I y Mk II. El año 1941 fue muy importante para el escuadrón, pues permaneció a la ofensiva durante todo el tiempo y recibió los Spitfire Mk VB en la segunda mitad del año. Cuando éste concluyó, el escuadrón se retiró al norte y la mayoría de sus pilotos fueron relevados, pero en junio de 1942 el escuadrón volvía al sur, a Kenley, y recibía los primeros Spitfire Mk IX al mes siguiente. Este modelo supuso la paridad con los Focke-Wulf Fw 190. Tras combatir con el Ala Kenley, la unidad se trasladó a Biggin Hill y operó con el ala de esa base durante los diez meses que siguieron a setiembre de 1942. Con los Spitfire realizó ya algunas misiones a alta cota, pero en julio de 1943 se convirtió en Matlask a los Spitfire LF. Mk VB para actuar a baja cota durante la próxima invasión del continente. Con ellos operó desde Deal en patrullas de cobertura de las cabezas de playa; en julio de 1944 recuperó los Spitfire Mk IX para dedicarse a misiones antibuque, pero en vez de eso realizó patrullas contra las V-1 desde Bradwell Bay. De ahí se trasladó a las Shetland en octubre y tuvo que llegar enero de 1945 para que el escuadron volviese a operar directamente contra los alemanes. Inició vuelos de escolta de bombarderos desde Hawkinge y finalmente amplió su alcance al incorporar en febrero los North American Mustang Mk IV en la base de Hunsdon. Continuó con ellos hasta el fin de las hostilidades. Más tarde fue disuelto el 15 de agosto de 1945.



Aviones Spitfire F. Mk 22 del escuadrón estacionados en Tangmere en 1947. El tercer aparato es del 613.° Squadron.

El escuadrón se reformó en Hooton Park el 10 de mayo de 1946 y se trasladó a Woodvale en julio para recibir los Spitfire FR. Mk 14 y, en 1948, los F. Mk 22. El escuadrón volvió a Hooton Park en julio de 1951 para iniciar la conversión a los Gloster Meteor, inicialmente los F. Mk 4 y después los F. Mk 8. Con ellos voló hasta el 10 de marzo de 1957.

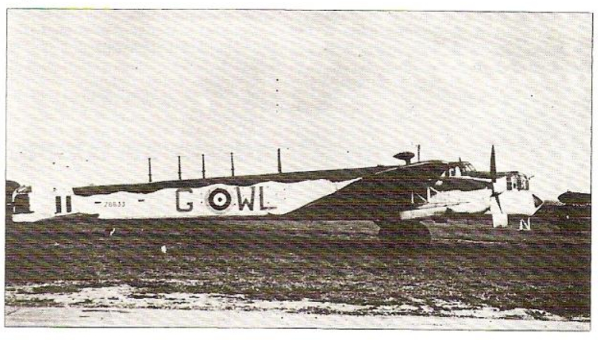
612.° Squadron (Condado de Aberdeen)



El 612.° Squadron se constituyó el 1 de junio de 1937 en Dyce, el aeropuerto de Aberdeen. Concebido como escuadrón de cooperación con el ejército, recibió los Hawker Hector en diciembre. Durante 18 meses se preparó a conciencia para la misión que tenía asignada, pero a finales de 1938 fue reclasificado como escuadrón de reconocimiento general y equipado con los Avro Anson. Comenzó a patrullar desde el estallido mismo de la II Guerra Mundial y cubrió las costas nororientales de Escocia. Dos días después de la declaración de guerra atacó un submarino, aunque sin resultados prácticos. El escuadrón alcanzó pronto su plena capacidad material y operativa; utilizó los Anson durante la totalidad de 1940, aunque también empleó algunos de Havilland Tiger Moth en patrullas costeras contrainvasión. A partir de finales de noviembre el escuadrón inició la conversión al Armstrong Whitworth Whitley Mk V, de modo que parte del año siguiente utilizó ambos modelos. Los Whitley incrementaron considerable el alcance de la unidad, que en junio de 1941 recibió los Whitley Mk VII con radar ASV. En setiembre el escuadrón fue destacado a Islandia pero mantuvo una patrulla en St Eval para operar sobre el golfo de Vizcaya. En agosto de 1942 el escuadrón se trasladó a Thorney Island, en Hampshire, desde donde realizó ataques antibuque a lo largo de la costas septentrionales francesas y también actuó como guía de formaciones en los ataques realizados por otras unidades. Pero al poco tiempo volvió a Wick para ocuparse de nuevo de su vieja tarea de ataque antisubmarino y para convertirse a los Vickers Wellington Mk VIII, a los que siguieron los Mk XII.

Con los Wellington, el 612.° Squadron se mudó a los condados occidentales para operar sobre el golfo de Vizcaya y los accesos occidentales. Equipados con proyectores Leigh, los Wellington operaron principalmente de noche y se tradujeron en un incremento de los ataques a submarinos. El escuadrón siguió empleando los Wellington en esas áreas durante el resto de 1943 y la totalidad de 1944, excepto en dos cortos períodos en que estuvo destacado en Irlanda del Norte. A finales de 1944 la actividad en esas zonas había menguado mucho, de modo que el escuadrón se desplazó a Langham, en Norfolk. Fue disuelto en esa base el 7 de julio de 1945.

El 612.° Squadron reapareció en Dyce el 1 de noviembre de 1946; equipado con Supermarine Spitfire Mk XIV en abril de 1947, empleó los LF. Mk 16E entre 1948 y julio de 1951. Se preparó rápidamente y comenzó a operar desde Dyce hasta julio de 1951, en que se trasladó a Edzell para requiparse con de Havilland Vampire FB. Mk 5. El escuadrón actuó eficazmente con este caza a reacción hasta la disolución de la FAA (Fuerza Aérea Auxiliar): el 612.° fue dado definitivamente de baja en la base aérea de Edzell el 10 de marzo de 1957.



El 612.° Squadron sirvió durante la totalidad de la guerra como unidad de reconocimiento general y estuvo equipado con Whitley durante 1942.



Uno de los de Havilland Vampire FB. Mk 5 del 612.° Squadron en vuelo sobre el puerto de Aberdeen. Los Vampire remplazaron a los Spitfire en 1951 y sirvieron hasta la disolución de la unidad en 1957.

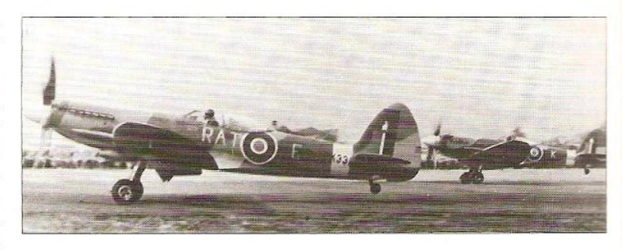
613.º Squadron (Ciudad de Manchester)



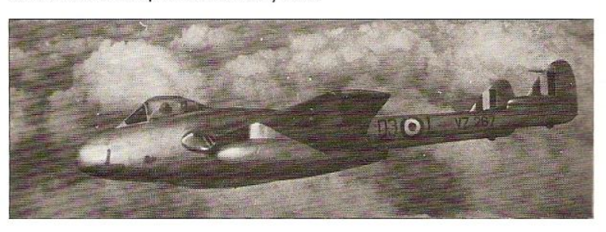
El 1 de marzo de 1938 se formó en Ringway el 613.º Squadron para misiones de cooperación con el ejército. Como medida interina fue equipado con Hawker Hind y se trasladó a Odiham en octubre de 1939, cuando ya había estallado la guerra, y en noviembre se requipó con los Hawker Hector. En abril de 1940 inició la conversión a los Westland Lysander, pero cuando en mayo los alemanes rompieron las defensas aliadas en Francia el escuadrón hubo de utilizar ambos modelos para apoyar la guarnición de Calais hasta que ésta se rindió, realizando tanto salidas de bombardeo como de lanzamiento de suministros en la ciudad. A finales de junio el 613.º Squadron fue destacado a Netherthorpe para que realizase patrullas contrainvasión en las costas orientales, patrullas que efectuó hasta el mes de noviembre de 1940.

Durante los dos años siguientes el escuadrón se mantuvo como una unidad no operacional, a la espera de recibir aviones de reconocimiento adecuados. En agosto de 1941 llegaron los Curtiss Tomahawk, pero no fue hasta junio de 1942, en que se recibieron los North American Mustang Mk I, que el escuadrón recuperó su estátus operacional. Comenzó a realizar salidas de recofoto a lo largo de las costas francesas a partir de diciembre de 1942 (por entonces tenía su base en Ouston y un destacamento en Odiham) y en 1943 efectuó algunas operaciones al tiempo que cambiaba de una a otra base. Algunas de estas acciones consistieron en escoltas a las incursiones del Mando Costero. Ello fue la tónica operacional hasta octubre de 1943, en que el escuadrón se trasladó a Lasham para desempeñar un cometido totalmente diferente.

Allí se convirtió en un escuadrón de bombardeo ligero y fue equipado con de Havilland Mosquito FB. Mk VI. Desde entonces, e integrado en la 2.ª Fuerza Aérea Táctica, participó en incursiones de bombardeo táctico, algunas de las cuales fueron acciones de gran precisión. El escuadrón se trasladó a Hartford Bridge en octubre de 1944 y el mes siguiente a Cambrai-Epinoy, desde donde realizó el resto de sus incursiones de bombardeo táctico contra objetivos alemanes. La unidad fue disuelta en Epinoy el 8 de agosto de 1945 para convertirse en el 69.º Squadron.



Dos Spitfire F. Mk 22 del escuadrón despegan de Ringway. El escuadrón utilizó varios modelos de Spitfire entre 1947 y 1951.



Antes de incorporar las bandas horizontales en colores verde, amarillo y verde, los Vampire del 613.º Squadron llevaron el código «Q3». Este Vampire fue fotografiado mientras se dirigía a su cuartel de verano, en Malta, en julio de 1951.

El 613.º Squadron reapareció en Ringway como unidad de caza de la FAA y, como otros escuadrones de su tipo, recibió inicialmente los Supermarine Spitfire FR. Mk 14, seguidos por los F. Mk 22 en 1948. Estos poderosos aviones siguieron en servicio hasta 1951, en que el escuadrón adoptó los de Havilland Vampire FB. Mk 5. A medida que Ringway se convertía cada vez más en un aeropuerto civil, el escuadrón hubo de utilizar con mayor frecuencia las instalaciones de Woodford para sus tareas de entrenamiento operacional, gracias a los estrechos lazos entre los escuadrones y la factoría Avro. El escuadrón fue finalmente disuelto en Ringway el 10 de marzo de 1957.

614.º Squadron (Condado de Glamorgan)

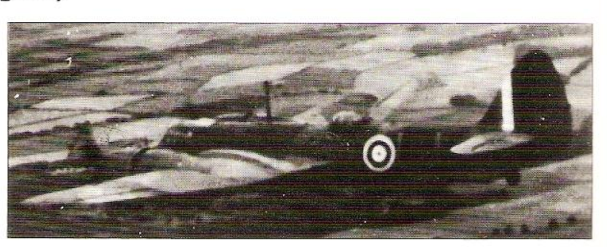


El 614.º Squadron, la única unidad galesa de la FAA, se formó el 1 de junio de 1937 en Llandow. Como unidad de cooperación con el ejército que era, recibió inmediatamente los Hawker Hind para que sus tripulaciones se prepararan para volar en el Hawker Hector. La unidad se entrenó y en octubre de 1939 se trasladó a su aeródromo operacional de Odiham, donde se requipó con Westland Lysander. El 3 de mayo de 1940, una semana antes de que los alemanes iniciasen su ofensiva hacia el oeste, el escuadrón se desplazó a Amiens para reforzar los escuadrones en Francia, volvió a Gran Bretaña poco después de que empezaran los combates y fue enviado a Grangemouth en junio para que realizase patrullas costeras contrainvasión. Éstas cesaron en noviembre y el escuadrón fue retirado de las misiones operacionales y destinado a colaborar en las maniobras del Ejército durante 1941 y a proporcionar un destacamento de Lysander en Tangmere para que efectuase patrullas antibuque. En julio de 1941 el 614.º empezó a convertirse a los Bristol Blenheim Mk IV para dedicarse al reconocimiento y bombardeo en favor del Ejército. Pese a ello, en 1942 participó en algunas de las incursiones de 1 000 aviones del Mando de Bombardeo y operó desde la base aérea de Truxton en el tendido de cortinas de humo durante los desembarcos de Dieppe, en agosto de 1942.

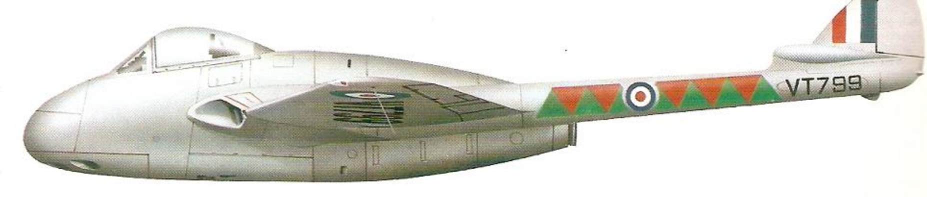
Después de esto el escuadrón se requipó con Blenheim Mk V y fue enviado al norte de África como escuadrón de bombardeo. Se estableció allí en noviembre de 1942, en la base de Blida, e inmediatamente inició incursiones diurnas contra los puertos y las líneas de comunicaciones alemanas. En mayo de 1943 fue transferido a tareas de reconocimiento marítimo desde Tafaroui.

El 3 de marzo de 1944 el 462.º Squadron de la RAAF, establecido en Celone (Italia) fue convertido en un nuevo 614.º Squadron. Equipado con Handley Page Halifax Mk II Serie 1A, se dedicó a la guía de formaciones durante la ofensiva de bombardeo en el sur de Europa. En mayo se trasladó a Stornara y en julio a Amendola, donde complementó sus Halifax con algunos Consolidated Liberator Mk VIII, que dieron al escuadrón un alcance superior. En marzo de 1945 estaba equipado ya completamente con el Liberator y al acabar la guerra en Europa se ocupó de repatriar prisioneros de guerra británicos. Fue disuelto el 27 de julio de 1945 para ser convertido en el 214.º Squadron.

El 26 de agosto de 1947 el escuadrón reapareció en Llandow como unidad de caza de la FAA y fue equipado inicialmente con Supermarine Spitfire LF. Mk 16E. En julio de 1948, el 614.º Squadron recibió sus primeros de Havilland Vampire F. Mk 3 y desde entonces fue un escuadrón de caza a reacción, requipado con el Vampire FB. Mk 5 en diciembre de 1951; más tarde empleó también el modelo Vampire FB. Mk 9. El escuadrón continuó en servicio como unidad de defensa aérea hasta que fue disuelto el 10 de marzo de 1957.

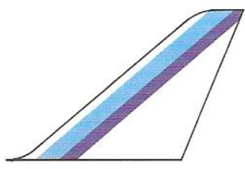


Un Blenheim Mk IV, utilizado por el escuadrón en misiones de cooperación con el ejército, sobrevuela los condados meridionales de Inglaterra en 1941.



Un de Havilland Vampire FB. Mk 5 del 614.º Squadron. La unidad tuvo su base en Llandow durante todo el tiempo que sirvió en la posguerra y estuvo equipada con Spitfire y Vampire.

Eastern Air Lines



El 15 de setiembre de 1927 se fundó en Filadelfia la Pitcairn Aviation con la intención de dedicarse a la construcción de aviones y a las operaciones comerciales de aerolínea. El 1 de mayo de 1928, con una flota de ocho biplanos Pitcairn PA-5 Mailwing, la compañía inauguró servicios postales entre Nueva York y Atlanta. El 1 de diciembre de ese año Pitcairn asumió la ruta postal de Florida Airways entre Atlanta y Miami. El 10 de julio de 1929 la división de aerolínea de Pitcairn fue adquirida por la North American Aviation Corporation y se convirtió en la división Eastern Air Lines de North American; la titularidad del nuevo propietario duró poco, pues el 22 de abril de 1938 la compañía pasó a manos del capitán Eddie Rickenbacker. El nombre de la aerolínea cambió a Eastern Air Transport el 17 de enero de 1930. Eastern asumió la ruta de New York Airways entre Nueva York y Atlantic City el 15 de julio de 1931 y absorbió Ludington Airlines el 15 de febrero de 1933. Finalmente, el 31 de abril de 1934 la compañía adoptó la denominación de Eastern Air Lines.

Eastern formó General Air Lines en 1934 y recibió su primer Douglas DC-2 (NC13731) el 27 de setiembre de 1934; este nuevo modelo sustituyó rápidamente a los Curtiss Condor que cubrían la ruta de Nueva York a Miami. Sin embargo, el 15 de diciembre de 1934 todos los aviones de General fueron transferidos a la compañía madre. El 16 de octubre de 1935 fue retirado el último Pitcairn Mailwing y, tras una serie de estudios de operatividad de los Lockheed Electra en 1935-36, la compañía decidió centrarse en los bimotores de Douglas. A continuación del DC-2 vino el ubicuo Douglas DC-3: el primer ejemplar (NC16094) se aceptó oficialmente el 18 de diciembre de 1936 e inauguró un servicio sin escalas entre Nueva York y Miami el 16 de enero de 1937.

En 1942 el único modelo de Eastern era el DC-3, del que poseía 39 unidades. El 1 de setiembre de ese año la aerolínea formó una división de transporte militar y recibió el primero de sus Curtiss C-46 (41-5170) el 2 de octubre de 1942. En marzo de 1943 Eastern utilizaba quince C-46 con matrículas militares en la ruta a Natal (Brasil), a la que siguió el 1 de junio de 1944 el primer servicio a través del Atlántico hasta Accra, en la Costa de Oro, vía la isla de Ascensión. Este servicio finalizó el 10 de noviembre de 1944 y eso mismo sucedió con la ruta de Natal el 15 de octubre de 1945, coincidiendo con la disolución de la división de transporte militar de Eastern. En 1946 los DC-3 comenzaron a ser complementados por Douglas C-54 desmovilizados. El 17 de mayo de ese año se inauguró el primer servicio internacional de la compañía, entre Nueva Orleans y Ciudad de México.

Eastern encargó sus 14 primeros Lockheed 049 (más tarde cambió a los 649) el 10 de setiembre de 1945 y el primero de ellos (NX101A) lo recibió el 19 de marzo de 1947. Este modelo entró en servicio en mayo de ese año. El 26 de noviembre de 1951, se recibió un L-1049 Super Constellation (N6203C), que fue el primero de 58 ejemplares empleados por la compañía; el último fue retirado en febrero de 1968. Después de la adquisición de los Constellation, Eastern encargó cincuenta Martin 4-0-4. Se trataba de unos bimotores presionizados de los que el primero (N440A) fue entregado el 21 de octubre de 1951 y entró en servicio en enero de 1952. Para operar en sus rutas interiores de largo alcance, Eastern encargó inicialmente doce Douglas DC-7B (en la práctica empleó un total de 50). El primer ejemplar (N801D) fue aceptado el 2 de junio de 1955.

Tras cinco años de pugna con National Airlines, Eastern consiguió absorber Colonial Airlines el 1 de junio de 1956. Ese mismo año Eastern Air Lines celebró 25 años sin un solo accidente fatal. En 1957 la compañía dio tres importantes pasos adelante en su expansión. El primero fue el alquiler durante cinco años de siete Douglas DC-6B de Trans American, de los que el primero (N3023C) lo recibió en febrero. El segundo evento importante fue la aceptación, el 18 de abril, del primero de los 20 Convair CV-440, destinados a complementar a los Martin 4-0-4. El tercer hito fue la inauguración, el 23 de julio, del primer servicio de Eastern entre Nueva York y Ciudad de México, vía Nueva Orleans, cubierto por los DC-7B. Ello era una expansión de la ruta que había inaugurado originalmente en mayo de 1946. A comienzos de 1958 Eastern tenía una flota de 187 aviones de hélice que comprendía siete DC-6B, 48 DC-7B, 56 Constellation/Super Constellation, 20 Convair CV-440 y 56 Martin 4-0-4.

El 8 de octubre de 1958 la aerolínea recibió su primer Lockheed L-188A Electra, matriculado N5502. Éste fue el primer y único modelo a turbohélice empleado por la empresa. Cuando el 12 de enero de 1959 comenzaron los servicios con el nuevo modelo, Eastern tenía ya nueve de los 40 que había pedido.

El primer reactor de la aerolínea, un Douglas DC-8-21 (N8601), se recibió el 3 de enero de 1960 y el 21 de ese mes llevó a cabo el primer servicio a reacción entre Nueva York y Miami. Al cabo de poco más de un año, el 14 de agosto de 1961, la compañía aceptó su primer Boeing 720-025 (N8701E). En abril de 1961 la aerolínea introdujo los primeros servicios de pasaje sin reserva previa, inicialmente con los Super Constellation (que más tarde fueron remplazados por los L-188). Este servicio se efectúa actualmente entre Nueva York, Washington y Boston.

El 15 de noviembre de 1963 la compañía aceptó su primer Boeing 727-25 (N3102N) y tuvo la distinción de realizar el primer servicio mundial con este nuevo modelo, el 1 de febrero de 1964 en la ruta Filadelfia - Washington - Miami. En febrero de 1965 se cursó un pedido inicial por ocho Douglas DC-9-14, de los que el primero (N8901E) se le entregó el 26 de abril de 1966. El hermano mayor del DC-9, el DC-9-31, entró en servicio el 1 de febrero de 1967. También en 1967, el 6 de enero, Eastern Airlines absorbió la Mazckey Airlines, a la que el 21 de mayo de 1971 siguió Caribair, una aerolínea con base en Puerto Rico. En 11 años Eastern pasó de ser una compañía equipada exclusivamente con aviones de hélice a la era del reactor y a tener una flota de 240 aviones a reacción (incluidos los L-188): la mayor parte de esa flota consistía en 86 Boeing 727 y 81 Douglas DC-9.

Eastern anunció la firma de un pedido por su primer avión de fuselaje ancho el 29 de marzo de 1968: veinticinco Lockheed L-1011 TriStar con una opción por otros tantos. El 26 de abril de 1972, al cabo de tres semanas de que el primero de ellos (N306EA) se hubiese recibido, Eastern puso el L-1011 en servicio entre Nueva York y Miami. Desde 1972 los TriStar cuentan con el apoyo, en las rutas de mayor densidad, de los Airbus A300: el primero de éstos (N204EA) fue entregado el 24 de agosto de 1977 y hoy día 34 de estos aviones europeos vuelan con los colores de Eastern. Más recientemente, el 22 de diciembre de 1982, la compañía se convirtió en la primera usuaria del Boeing 757 cuando recibió el N506EA y este modelo comenzó a remplazar a algunos de los Boeing 727-25 más viejos. El 15 de julio de 1985 Eastern Air Lines realizó su primer servicio con un Douglas DC-10-30 de Miami a Londres (Gatwick). En la actualidad, la compañía sirve en 34 estados de EE UU.

Eastern, que hace ya 21 años llevó a cabo el primer servicio de pasaje con este modelo, utiliza todavía el Boeing 727 con excelentes márgenes de rentabilidad y fiabilidad (foto Boeing).

